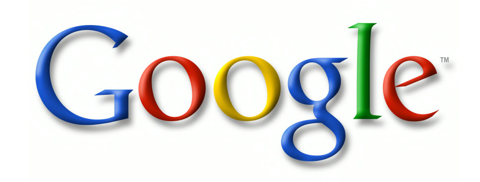
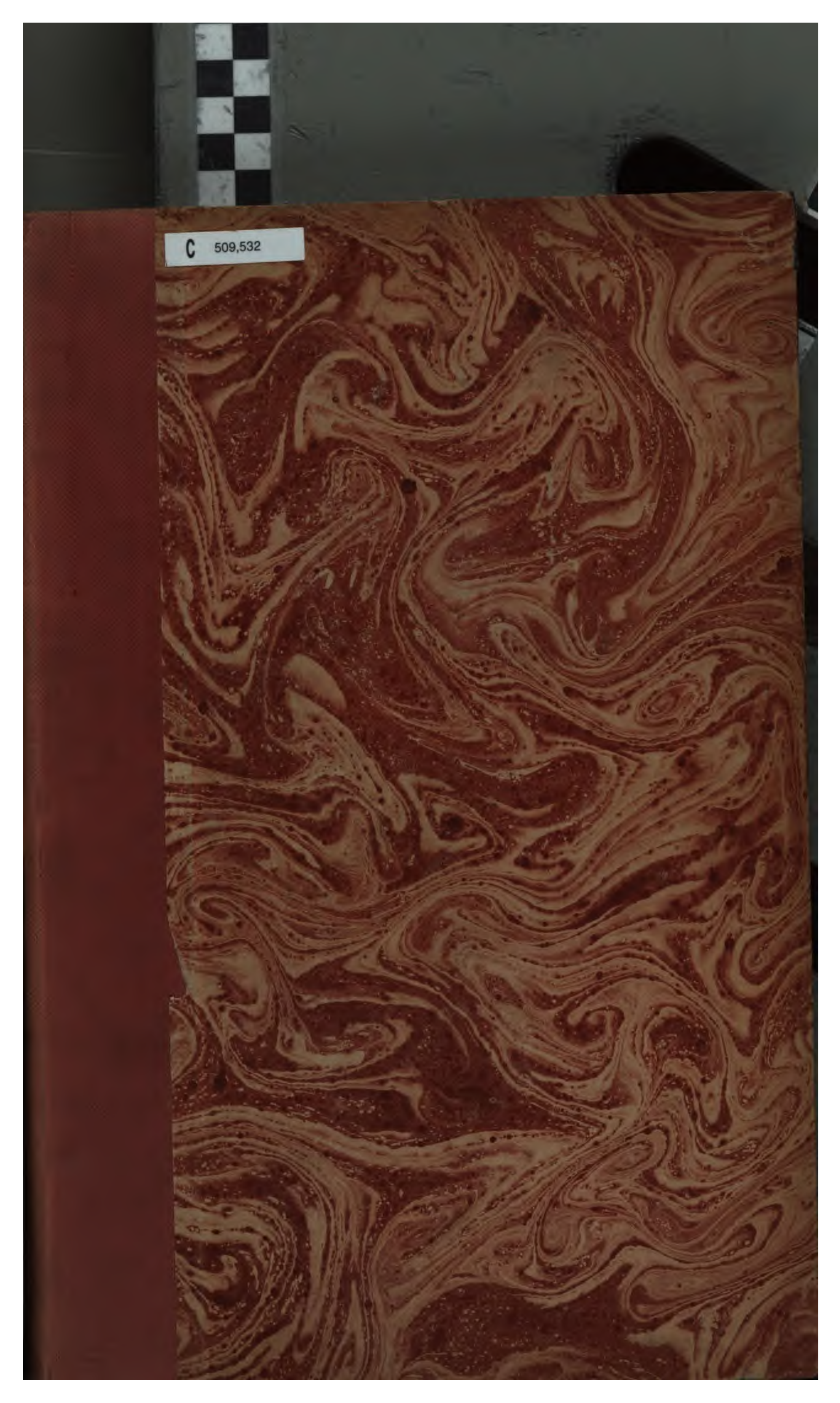



C 509,532


1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE



DOCUMENTS

DIPLOMATIQUES.

France, Ministère des AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

DOCUMENTS DIPLOMATIQUES.

AFFAIRE DU CANAL DE SUEZ.

DÉCEMBRE 1875.



PARIS.

IMPRIMERIE NATIONALE.

M DCCC LXXV.

TABLE ANALYTIQUE.

DOCUMENTS DIPLOMATIQUES.

AFFAIRE DU CANAL DE SUEZ.

LE PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ
au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Paris, le 22 mars 1872.

Monsieur le Ministre, j'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence, sous ce pli, une copie de la décision prise par le conseil d'administration de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, dans sa séance du 4 mars 1872, et qui détermine le mode de perception des droits de transit qui sera appliqué, à dater du 1er juillet prochain, aux navires passant le canal de Suez.

Veuillez agréer, etc.

Pour le Président,
Signé : Ch. Aimé DE LESSEPS.

ANNEXE.

(EXTRAIT.)

Le conseil d'administration de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez,

Vu les articles 14 et 17 de l'acte de concession du 5 janvier 1856, ainsi conçus :

Art. 14. Nous déclarons solennellement, pour nous et nos successeurs, sous la réserve de la ratification par S. M. I. le Sultan, le grand canal maritime de Suez à Peluse et les ports en dépendant, ouverts à toujours, comme passages neutres, à tout navire de commerce traversant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personnes ou de nationalités, moyennant le payement des droits et l'exécution des règlements établis par la Compagnie universelle concessionnaire pour l'usage dudit canal et dépendances.

Art. 17. Pour indemniser la Compagnie des dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation qui sont mises à sa charge par les présentes, nous l'autorisons, dès à présent, et pendant toute la durée de sa jouissance, telle qu'elle est déterminée par les paragraphes 1er et 3 de l'article précédent, à établir et percevoir, pour le passage dans les canaux et les ports en dépendant, des droits de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage ou de stationnement, suivant des tarifs qu'elle pourra modifier à toute époque sous la condition expresse :

1° De percevoir ces droits, sans aucune exception ni faveur, sur tous les navires dans des conditions identiques ;

2° De publier les tarifs trois mois avant la mise en vigueur dans les capitales et les principaux ports de commerce des pays intéressés ;

3° De ne pas excéder, pour le droit spécial de navigation, le chiffre maximum de 10 francs par tonneau de capacité des navires et par tête de passager ;

. . . .

Décide :

1° A partir du 1er juillet 1872, la Compagnie universelle du canal maritime de Suez percevra le droit spécial de navigation de 10 francs par tonne sur la capacité réelle des navires.

2° Le *gros-tonnage* ou tonnage brut inscrit sur les papiers de bord des navires jaugés d'après la méthode anglaise *actuellement en usage* servira de base à cette perception.

3° Les navires de toutes nations, dont les papiers de bord n'indiqueront pas ce tonnage établi d'après la méthode ci-dessus, y seront ramenés au moyen du barême le plus récent de la Commission internationale du Bas-Danube, rectifié ou complété au besoin.

4° Les bâtiments qui n'auraient pas de papiers de bord, ou n'en auraient que d'incomplets, seront jaugés par les agents de la Compagnie d'après la règle *actuellement en usage* en Angleterre pour mesurer les navires chargés.

5° Tous les espaces couverts à demeure ou provisoirement, qui ne seraient pas compris dans le tonnage officiel du navire, seront jaugés par les agents de la Compagnie suivant la règle actuellement en usage en Angleterre. Le tonnage obtenu sera soumis à la taxe.

6° Les bâtiments d'État seront traités, pour la perception des droits dus à la Compagnie, conformément aux règles appliquées aux navires de commerce.

Tout en adoptant, comme base de la perception de ses droits, le tonnage résultant du mode de mesurage d'après la méthode indiquée, la Compagnie du canal maritime de Suez ne renonce pas, pour l'avenir, à l'application de tel mode nouveau de jaugeage qui se présenterait avec des avantages de précision supérieurs à tous ceux du mode actuel.

Fait et délibéré le 4 mars 1872.

Le Président-Directeur,

Signé : Ferd. DE LESSEPS.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

(EXTRAIT.)

Versailles, le 25 uillet 1872.

Monsieur le Comte, vous savez que l'aggravation de charges résultant, pour le commerce maritime, du nouveau mode adopté par la Compagnie du canal de Suez, pour le calcul du droit de tonnage qu'elle est autorisée à percevoir, a soulevé, de la part des intéressés, de nombreuses réclamations, que leurs Gouvernements respectifs, ainsi que le Gouvernement ottoman, sont en ce moment occupés à examiner.

En réponse aux communications qui m'ont été adressées par les représentants de quelques Puissances maritimes, dans le but de connaître l'opinion du Gouvernement français sur la suite que comporteraient ces réclamations, j'ai annoncé l'intention de m'abstenir de toute

intervention diplomatique jusqu'à l'issue du procès que la Compagnie des messageries maritimes a intenté, en France, à la Compagnie du canal de Suez. La question me paraît, en effet, devoir tomber d'elle-même, si nos tribunaux décident que les déclarations antérieures de cette dernière compagnie lui imposent l'obligation de prendre, comme par le passé, pour base de ses perceptions, le tonnage inscrit sur les papiers de bord; ce serait donc seulement dans le cas d'une décision en sens contraire qu'il y aurait lieu de rechercher jusqu'à quel point l'interprétation que la Compagnie de Suez donne aujourd'hui aux mots *tonneau de capacité* est conforme au sens que le Gouvernement territorial a entendu leur attribuer dans le firman de concession. Je suis d'ailleurs disposé, pour ma part, à considérer cette interprétation comme équitable, puisqu'elle tend à prendre pour base de perception le nombre de tonneaux représentant la capacité utile du navire, au lieu du nombre de tonneaux, toujours inférieur à la réalité, qui s'obtient par l'application des méthodes de jaugeage en vigueur chez les différentes nations.

Agréez, etc.

Signé : RÉMUSAT.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Péra, le 18 décembre 1872.

Monsieur le Ministre, j'ai eu l'honneur de vous faire connaître la demande qui avait été adressée à la Sublime Porte par la Compagnie des messageries maritimes, à l'effet d'obliger la Compagnie du canal de Suez à revenir à l'ancien mode de perception jusqu'à ce que la question du tonnage ait été tranchée par l'autorité compétente. J'ai

ajouté que cette demande avait été appuyée par la grande majorité des représentants étrangers.

J'apprends aujourd'hui que ces démarches auraient fait impression sur l'esprit de Khalil-Pacha, et qu'il se serait décidé à inviter M. de Lesseps à venir à Constantinople pour s'entendre avec lui sur le meilleur mode de régler la perception provisoire. En même temps, le Ministre des Affaires étrangères a donné l'ordre d'expédier les circulaires destinées à provoquer la formation d'une commission technique pour l'unification des jaugeages, indiquant comme lieu de réunion soit Constantinople, soit Londres.

Veuillez agréer, etc.

Signé : VOGÜÉ.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
au Garde des Sceaux, Ministre de la Justice.

(EXTRAIT.)

Versailles, le 19 décembre 1872.

Monsieur et cher Collègue, vous savez que la Compagnie des messageries maritimes a fait un procès à la Compagnie du canal de Suez au sujet des modifications apportées par cette dernière dans le mode de constatation du tonnage des navires qui traversent l'isthme.

Le tribunal de commerce de la Seine a rendu, le 26 octobre dernier, un jugement qui, après avoir rejeté l'exception invoquée par la Compagnie de Suez pour décliner la compétence des tribunaux français, a statué sur le fond du litige et donné gain de cause à la Compagnie des messageries.

Le Gouvernement ottoman s'est ému de cette décision, et m'a fait remettre, par l'entremise de son ambassadeur à Paris, Server-Pacha, une protestation contre la compétence que s'est attribuée le tribunal

de commerce de la Seine dans une question qui, suivant lui, serait exclusivement du ressort de l'autorité turque.

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint le texte de la dépêche ministérielle, dont copie m'a été remise par Server-Pacha. Je vous serai obligé de vouloir bien me faire connaître votre manière de voir sur la suite que vous paraîtrait comporter la protestation du Gouvernement ottoman.

Agréez, etc.

Signé : Rémusat.

ANNEXE.

Le Ministre des Affaires étrangères du Sultan
à l'Ambassadeur de Turquie à Paris.

15 novembre 1872.

J'ai reçu la dépêche que Votre Excellence a bien voulu m'adresser pour me communiquer le jugement prononcé par le Tribunal de commerce de la Seine, le 26 octobre dernier, dans une question d'interprétation d'une clause de l'acte de concession délivré, le 5 janvier 1856, à la Compagnie universelle du canal maritime de Suez.

L'interprétation de cet acte de concession est essentiellement du ressort du Gouvernement auteur de la concession, et ne peut d'aucune manière appartenir à un tribunal étranger.

D'autre part, la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, dont le siége principal se trouve établi à Alexandrie, est égyptienne, et, comme telle, soumise aux lois et usages de l'Empire. Le Gouvernement impérial est donc en droit de protester, comme il proteste par la présente dépêche, contre la compétence que s'est attribuée le tribunal de commerce de la Seine, et, à cet effet, je prie Votre Excellence de la communiquer à Son Excellence M. le Ministre des Affaires étrangères de France, et de lui en laisser copie.

Agréez, etc.

Signé : Khalil-Pacha.

Le Ministre des Affaires étrangères du Sultan à l'Ambassadeur de Turquie à Paris.

(DÉPÊCHE COMMUNIQUÉE PAR SERVER-PACHA À M. DE RÉMUSAT.)

Le 25 décembre 1872.

Des publications récentes, faites par la Compagnie du canal de Suez, ont été signalées à l'attention du Gouvernement impérial. Quelques-unes de ces publications ont trait à la modification de la perception du péage du canal, et donnent à supposer que la Sublime Porte aurait sanctionné ce changement; les autres se rattachent à la juridiction dont relève la Compagnie.

Quant aux premières, je me bornerai à dire que, si le nouveau mode de perception de la taxe du canal avait reçu l'approbation souveraine, un firman impérial en eût instruit le public. La vérité est que le Gouvernement impérial s'est réservé de s'entendre avec les autres Puissances sur une unité de tonnage, et d'étudier ensuite la question du péage, de façon qu'il puisse arriver à fixer un droit qui donne satisfaction, autant que possible, aux exigences du commerce maritime et aux besoins de la Compagnie du canal. D'ailleurs, Votre Excellence trouvera ci-joint une copie de la lettre par laquelle M. de Lesseps s'engage, au nom de la Compagnie, à se soumettre à la décision qui sera ultérieurement prise par le Gouvernement impérial à cet égard.

Il est également du devoir du Gouvernement impérial de relever les erreurs que renferme la lettre de M. de Lesseps à Son Excellence M. le comte de Rémusat, en date du 3 de ce mois, sur la question de juridiction.

La dépêche que j'ai adressée à Votre Excellence sous la date du 15 novembre, n° 33,745, 222, ainsi que la lettre par laquelle j'en ai communiqué une copie à M. de Lesseps, sont assez explicites pour ne donner lieu à aucune équivoque sur la manière de voir du G uvernement impérial à l'égard de la juridiction à laquelle la Compagnie du

canal doit être soumise. Voici, du reste, les termes de l'article 16 du firman par lequel Sa Majesté Impériale le Sultan a sanctionné la concession du canal maritime de Suez :

« La Compagnie universelle du canal maritime de Suez étant égyptienne, elle est régie par les lois et usages du pays; toutefois, en ce qui regarde sa constitution comme société et les rapports des associés entre eux, elle est, par une convention spéciale, réglée par les lois qui, en France, régissent les sociétés anonymes. Il est convenu que toutes les contestations de ce chef seront jugées en France par des arbitres, avec appel, comme surarbitre, à la Cour impériale de Paris.

« Les différends, en Égypte, entre la Compagnie et les particuliers, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, seront jugés par les tribunaux locaux, suivant les formes consacrées par les lois et usages du pays et les traités.

« Les contestations qui viendraient à surgir entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie seront également soumises aux tribunaux locaux et résolues suivant les lois du pays. »

C'est en se plaçant au point de vue de cet article que le Gouvernement impérial, dès qu'il a eu connaissance du jugement rendu par le tribunal de commerce de la Seine dans le procès intenté par la Compagnie des messageries maritimes à celle du canal de Suez, n'a pas hésité à protester, non-seulement à cause de l'incompétence de ce tribunal pour interpréter l'acte de concession, comme le prétend M. de Lesseps, mais encore parce que la Compagnie du canal de Suez ne pouvait se soumettre à cette juridiction sans violer le firman dont elle tient la concession.

Votre Excellence comprendra facilement que nous ne puissions pas laisser croire que nous permettrons à la Compagnie de se soustraire à la juridiction à laquelle elle est soumise par l'acte même en vertu duquel elle existe. En conséquence, le Gouvernement impérial vient de s'adresser à Son Altesse le Khédive d'Égypte pour que la Compagnie soit invitée à se conformer, en tous points, aux dispositions du firman de concession dans ses rapports avec des tiers. Les droits du

Gouvernement impérial sont trop bien établis pour être ébranlés par les interprétations arbitraires qu'on trouve dans les dernières publications de M. de Lesseps; mais le doute qu'elles tendent à soulever, en ce qui concerne la question de juridiction, aurait pour résultat d'exposer le public à de fausses démarches et à de graves inconvénients.

Veuillez, Monsieur l'Ambassadeur, communiquer cette dépêche à Son Excellence M. le Ministre des Affaires étrangères de France et lui laisser une copie.

Signé : Khalil.

ANNEXE.

M. de Lesseps
à Son Excellence Khalil-Pacha.

9 novembre 1872.

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence copie d'un jugement prononcé, le 26 octobre dernier, par le tribunal de commerce de la Seine, auquel la Compagnie des messageries maritimes françaises avait demandé d'interpréter un article de l'acte de concession délivré, le 5 janvier 1856, à la Compagnie du canal de Suez, et confirmé par firman de Sa Majesté Impériale le Sultan.

Avant le prononcé de ce jugement, le 29 septembre dernier, j'avais adressé au Président du tribunal de commerce de la Seine, afin de mettre à couvert ma responsabilité à l'égard du Gouvernement ottoman et de constater ses droits, une déclaration tendant à décliner la compétence du tribunal de Paris, l'interprétation de l'acte de concession étant essentiellement du ressort du Gouvernement auteur de la concession, et ne pouvant en aucune manière appartenir à un tribunal étranger.

Son Altesse le Khédive, auquel j'ai communiqué le document, me fit connaître par télégramme, dont copie est ci-jointe, que son opinion était conforme à ma déclaration du 29 septembre, mais qu'une entente avec Constantinople était nécessaire avant de la formuler.

Je me suis empressé d'interjeter appel du jugement du tribunal de commerce de la Seine auprès de la cour supérieure, devant laquelle je vais me présenter, renouvelant ma déclaration d'incompétence, afin de faire annuler le jugement du premier ressort.

En conséquence, je prie Votre Excellence de me mettre en mesure de m'ap-

puyer sur la protestation de la Sublime Porte en faveur de la déclaration de la Compagnie du canal de Suez, dont le siége social est à Alexandrie.

Quant au fond du procès soulevé par la Compagnie des messageries maritimes françaises, la Compagnie du canal de Suez sera toujours prête à donner à la Sublime Porte tous les renseignements nécessaires sur les droits que l'on prétend contester, et à s'en rapporter à la décision qui sera rendue par le Gouvernement ottoman.

Veuillez, etc.

Signé : Ferd. DE LESSEPS.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Péra, 8 janvier 1873.

Monsieur le Ministre, j'ai l'honneur de vous envoyer une copie de la circulaire que la Sublime Porte a adressée à tous ses représentants à l'étranger, pour provoquer la réunion d'une commission pour l'unification des tonnages. L'expédition de cette circulaire a été faite la semaine dernière.

Veuillez agréer, etc.

Signé : VOGÜÉ.

ANNEXE.

CIRCULAIRE DE S. E. KHALIL-PACHA AUX REPRÉSENTANTS DE LA SUBLIME PORTE À L'ÉTRANGER.

Le désir du Gouvernement impérial d'assurer un traitement égal à tous les navires, sans distinction de pavillon, qui fréquentent les ports de l'Empire, et les difficultés surgies par suite de la récente modification apportée dans la perception de la taxe de navigation que payent les bâtiments traversant le canal

de Suez, nous donnent la certitude qu'une démarche ayant pour but d'arriver à l'adoption d'un jaugeage uniforme serait accueillie avec faveur par les États maritimes. Grâce au développement des voies de communication, les relations des peuples entre eux prennent une grande extension. Il en résulte une solidarité d'intérêts qui, envisagée au point de vue du commerce maritime, tend à faire disparaître les mesures de protection établies en faveur du pavillon national. D'un autre côté, les progrès de la science sont tels, de nos jours, qu'on peut déterminer avec précision la dimension d'un navire et sa capacité utilisable pour le transport des marchandises. Aussi le Gouvernement impérial ne doute pas qu'une commission de savants et d'hommes expérimentés parviendrait à trouver un mode uniforme de mesurer les navires, et à fixer un tonneau type qui servirait à la fois de base pour les transactions commerciales et pour la perception des droits auxquels est assujettie la navigation.

En conséquence, le Gouvernement impérial vous charge de pressentir quelles seraient les vues du Gouvernement près duquel vous êtes accrédité sur l'institution d'une pareille commission à Londres, centre du commerce maritime, ou à Constantinople. Votre Excellence voudra bien m'informer aussitôt que possible du résultat de ses démarches.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Khalil.

Le Ministre des Affaires étrangères
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

Versailles, le 9 janvier 1873.

Monsieur le Comte, vous connaissez les motifs qui m'ont déterminé à m'abstenir de toute intervention dans le débat engagé entre la Compagnie des messageries et celle du canal de Suez, tant que les Puissances maritimes représentées à Constantinople observeraient la même réserve. J'aurais désiré persister dans cette ligne de conduite jusqu'à l'issue du litige dont la Cour de Paris est saisie; mais, en présence des actives démarches que font plusieurs agents diplomatiques étrangers pour amener la Porte à exiger de la Compagnie de Suez le retour immédiat à l'ancienne tarification ainsi que le remboursement des excé-

dants de taxe perçus depuis six mois, en présence du revirement qui semble s'être opéré, par suite de ces démarches, dans les dispositions du Gouvernement ottoman, je crains que la neutralité, possible encore à Paris, ne le soit plus aujourd'hui à Constantinople : je crois donc devoir, en prévision de la nécessité où nous pourrions nous trouver prochainement de changer d'attitude, vous exposer les vues de mon Département sur le fond de l'affaire, en vous faisant en même temps connaître mon opinion au sujet de la nature et des limites du mandat qu'il conviendrait de donner à la conférence dont la Porte propose la réunion.

Comme j'ai déjà eu l'honneur de vous l'écrire, il est, à mon avis, équitable, en principe, que chaque navire soit taxé, au passage du canal de Suez, d'après son tonnage utile; en fait, la situation financière de la Compagnie justifie l'application de ce principe aux perceptions qu'elle est autorisée à effectuer. Or, que se passe-t-il aujourd'hui? Cette compagnie, après avoir, dans le but d'attirer le commerce maritime, pris d'abord pour base de perception le tonnage inscrit sur les papiers de bord, a voulu, au bout de trois années, user, au moins en ce qui concerne les bateaux à vapeur, du droit qu'elle prétendait tenir du firman même de concession, et imposer ces bâtiments en raison de leur tonnage utile, notablement supérieur à leur tonnage officiel. Elle a reconnu, d'ailleurs, que l'espace occupé par les machines et les soutes à charbon devait, comme par le passé, ne pas être soumis à la taxe; mais, en même temps, elle s'est assurée, par ses calculs, que cet espace équivalait à l'excédant du tonnage utile sur le tonnage officiel, et, en conséquence, elle a cru pouvoir, par voie de compensation, prélever la taxe sur le tonnage officiel sans déduction de l'espace occupé par la machine et le charbon; en d'autres termes, sur le *gross tonnage*. Mais deux questions se sont aussitôt présentées : Le Gouvernement du Sultan approuvait-il l'interprétation donnée par la Compagnie aux termes du firman? D'un autre côté, le calcul d'après lequel l'espace occupé par la machine et le charbon équivaudrait à l'excédant du tonnage utile sur le tonnage officiel était-il exact? Ces questions, non encore résolues, me paraissent résumer tout le débat au point de vue diplomatique.

En ce qui concerne le premier point, nous étions fondés, jusqu'à ce jour, à penser que le nouveau mode de perception avait obtenu l'approbation tout au moins implicite du Gouvernement territorial, puisque, ni pendant les longues études préparatoires auxquelles s'est livrée la Compagnie, ni au mois de mars dernier lorsque la décision a été prise, ni au mois de juillet suivant lorsqu'elle a été mise à exécution, ni pendant les six mois qui se sont écoulés depuis lors, la Porte n'a désavoué l'interprétation donnée par la Compagnie au firman de concession. Aujourd'hui même, la dépêche de Khalil-Pacha, qui vient de m'être communiquée par Server-Pacha, ne repousse pas absolument cette interprétation : elle tend à établir, en effet, que le tarif ne peut être augmenté que par un firman nouveau, et que ce firman n'existe pas. Mais il s'agit en ce moment d'interpréter le tarif, non de l'élever, et, si le Gouvernement ottoman déclare que, dans sa pensée, les mots *tonneau de capacité* doivent désigner le tonnage utile, cette déclaration, à mon avis, résoudra complétement la question. Je vois d'ailleurs, avec plaisir, par la lettre de Khalil-Pacha, que, dans le cas où il s'agirait d'un exhaussement de tarif, la Porte semblerait disposée à s'entendre avec les autres Puissances au sujet du taux à fixer pour donner à la fois satisfaction aux exigences du commerce maritime et aux besoins de la Compagnie. Elle comprend, en effet, que le caractère essentiellement international de la grande voie qu'elle a ouverte aux marines de tous les pays lui impose l'obligation morale de ne pas aggraver les conditions de ce transit sans un accord préalable avec les Gouvernements intéressés. Mais, quant à présent, nous n'avons pas à nous occuper de cette éventualité.

Relativement au second point, je pense, Monsieur le Comte, qu'il y aurait lieu de vérifier, tout d'abord, les calculs au moyen desquels la Compagnie a déterminé la différence existant entre le tonnage officiel des navires jaugés par la méthode anglaise et leur tonnage utile. Vous savez que le mode de jaugeage appliqué en France, avant 1837, faisait ressortir assez exactement le nombre de tonneaux de marchandises que les navires étaient présumés pouvoir prendre à fret; mais, comme les méthodes en vigueur dans les autres pays donnaient

un nombre de tonneaux comparativement moindre, et assuraient, par conséquent, aux navires étrangers un traitement plus favorable qu'aux nôtres pour le payement des droits de navigation, qui se calculent, presque partout, d'après le tonnage inscrit sur les papiers de bord, le Gouvernement français crut devoir, pour rétablir l'égalité, modifier sa méthode, de manière à réduire d'un sixième le tonnage officiel. Il en résulta que les papiers de bord d'un navire français dont la capacité utile était de 120 tonneaux n'indiquèrent plus que 100 tonneaux de jauge; en Angleterre, où le mode de mesurage donne un résultat inférieur d'environ 5 p. o/o au volume obtenu par notre méthode, un navire de 100 tonneaux représenterait, dès lors, une capacité utile de 126 tonneaux. On fait remarquer, en outre, que les changements apportés, depuis 1837, aux constructions navales ont encore accru l'écart qui sépare le tonnage officiel du tonnage utile.

L'assertion de la Compagnie, au sujet de l'équivalence qui existerait entre le nombre de tonneaux représentant cette différence et l'espace occupé par le charbon et les machines, aurait donc un caractère plausible, surtout si l'on considère que cet espace lui-même est loin de correspondre, en moyenne, à la proportion jusqu'ici admise en France des deux cinquièmes du navire. Il est donc probable que la vérification des calculs de la Compagnie fera reconnaître qu'ils s'écartent peu de la réalité, et, dans ce cas, le Gouvernement ottoman aurait à décider s'il veut simplement maintenir ce nouveau mode de perception, ou s'il entend l'établir sur des bases plus précises.

S'il ne s'agissait que d'une simple vérification de calculs, cette affaire pourrait être réglée par voie de correspondance; mais, dans le cas où l'on voudrait donner au péage du canal de Suez une régularité et un caractère définitif qui prévinssent toute réclamation ultérieure, la réunion d'une commission internationale me paraîtrait nécessaire. Dans ma pensée, Monsieur le Comte, cette commission n'aurait pas à s'occuper de la question générale de l'unification du tonnage; un tel résultat s'obtient plutôt par le temps, par la force des choses, que par la voie de conférences diplomatiques. Je verrais, d'ailleurs, plus d'un inconvénient à subordonner le règlement de l'af-

faire du canal à une éventualité aussi incertaine, et sans doute aussi éloignée que celle d'une entente universelle des Puissances, non-seulement au sujet de l'inscription du tonnage utile sur les papiers de bord, et, par suite, de l'exhaussement du tonnage officiel, mais encore sur la réduction des tarifs de navigation, qui serait la conséquence naturelle de cet exhaussement. Le mandat de la commission devrait être, à mon avis, limité à la détermination du tonnage utile d'après lequel seraient perçus les droits au passage du canal; il suffirait, dès lors, qu'elle recherchât, d'une part, la proportion dans laquelle devrait être augmenté le *gross tonnage* obtenu par la méthode anglaise (le tonnage des bâtiments jaugés d'après un autre système pouvant être facilement ramené au tonnage anglais au moyen du barême usité sur le bas Danube), et, d'autre part, les rectifications à introduire dans la méthode employée en Angleterre pour la déduction de l'espace occupé par es machines et le charbon. Subsidiairement, elle pourrait être appelée à examiner si le régime de la navigation dans le canal de Suez ne comporterait pas dans la pratique certaines améliorations: peut-être, en effet, serait-il possible d'alléger les charges afférentes aux bâtiments sur lest, de mieux proportionner les droits entre les navires qui, ne portant que des marchandises, payent seulement en raison de leur capacité, et les navires qui, affectés au transport des passagers, payent à la fois pour leur capacité et pour leur chargement; enfin de donner au tarif un caractère différentiel par rapport à la valeur des marchandises transportées, en remplaçant, par exemple, une partie du droit de tonnage par un droit calculé sur la valeur approximative de la cargaison.

En définitive, je serais disposé, Monsieur le Comte, après que le Gouvernement ottoman aurait déclaré vouloir taxer d'après leur tonnage utile les navires passant par le canal, à donner mon adhésion à la convocation d'une commission internationale qui aurait pour mandat de déterminer ce tonnage. Naturellement, la Porte désignerait le lieu de réunion; je remarquerai seulement que le choix de la ville de Londres, qui s'expliquerait parfaitement si la question à régler était celle de l'unification du tonnage, est moins indiqué du moment où

la commission n'aurait à s'occuper que d'une mesure exclusivement applicable au canal de Suez. Le travail de cette commission terminé, il n'y aurait pas lieu de procéder à la signature d'une convention internationale, puisqu'il s'agirait d'un acte d'administration intérieure, émanant de l'initiative du Sultan; mais, après que les Puissances représentées dans la commission auraient approuvé le résultat de ses délibérations, un protocole spécial constaterait leur adhésion en leur reconnaissant implicitement le droit d'être encore consultées si le péage du canal soulevait, par la suite, de nouvelles difficultés. Ce protocole pourrait, en outre, contenir certaines réserves auxquelles les Gouvernements intéressés subordonneraient leur adhésion : ainsi, ils pourraient, ce me semble, en retour de l'assentiment qu'ils auraient donné au changement du mode de perception, se réserver le droit de demander plus tard une réduction de tarif dans le cas où le développement du transit par le canal de Suez viendrait à placer la Compagnie dans une situation exceptionnellement prospère.

Si la réunion de cette commission aboutissait à un résultat satisfaisant, j'y verrais, pour ma part, un autre avantage que celui du règlement de la question pendante. L'unification générale des méthodes de jaugeage a déjà fait un grand pas depuis que les principales Puissances, et en dernier lieu la France, ont adopté la méthode anglaise; elle en aura fait un plus décisif encore le jour où, sur un point aussi fréquenté que l'est le canal de Suez par les navires de tous les pays, une pratique incessante aura donné la sanction de l'expérience aux bases adoptées pour la détermination du tonnage utile. C'est ainsi que cette question avancera par degrés vers sa solution définitive, qui réalisera un progrès mémorable dans les relations des peuples maritimes.

Signé : RÉMUSAT.

Le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice,
au Ministre des Affaires étrangères.

Versailles, le 11 février 1873.

Monsieur le Ministre et cher Collègue, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai transmis à M. le Procureur général de Paris la protestation du Gouvernement ottoman contre le jugement du Tribunal de commerce de la Seine rendu dans l'affaire des Messageries maritimes contre la Compagnie de l'isthme de Suez.

J'ai prié ce magistrat de placer cette protestation sous les yeux de la Cour, en ajoutant qu'il ne m'appartenait pas d'intervenir dans ce débat, dont l'autorité judiciaire est actuellement saisie.

Agréez, etc.

Signé : Dufaure.

Le Ministre des Affaires étrangères
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

Versailles, le 13 février 1873.

Monsieur le Comte, le caractère qu'a pris l'intervention des représentants de l'Angleterre et de l'Autriche auprès de la Porte ottomane dans l'affaire du péage de Suez, et la coalition d'intérêts privés de diverses nationalités qui s'est formée pour provoquer le retour à l'ancien tarif, nous permettent difficilement de suivre jusqu'au bout la ligne de conduite que nous avions d'abord cru devoir adopter : une abstention plus prolongée ne constituerait-elle pas en effet, de notre part, sous les apparences d'une stricte impartialité, l'abandon des droits de nos nationaux intéressés dans l'entreprise du canal ? La con-

clusion définitive du procès pendant à Paris peut, d'ailleurs, éprouver de nouveaux retards : après l'arrêt de la Cour d'appel, il y aura sans doute recours en cassation, et, pendant cette troisième instance, les adversaires de la Compagnie de Suez ne manqueront pas de redoubler d'efforts à Constantinople. L'existence de ce procès nous oblige encore, il est vrai, à une certaine réserve; mais vous réussirez facilement, je n'en doute pas, en usant des ménagements de langage que comporte la situation, à donner à votre attitude un caractère plus prononcé dans le sens des vues que j'ai eu l'honneur de vous exposer.

J'ajouterai que ce ne sont point, à proprement parler, les vues de M. de Lesseps que je désire faire prévaloir. Le but unique que je crois devoir poursuivre, en faisant abstraction des personnalités engagées dans ce débat, c'est de déterminer le Gouvernement du Sultan à adopter la solution qu'après mûr examen je considère comme la plus équitable en principe et comme la plus propre à sauvegarder, en fait, les intérêts des nombreux Français qu'une pensée patriotique, plus que le désir du gain, a portés à soutenir de leurs capitaux une entreprise dont, malgré son origine étrangère, le caractère était, à leurs yeux, éminemment national. La discussion, vous le savez, porte tout entière sur le sens des mots *tonneau de capacité*, et c'est au Gouvernement ottoman qu'il appartient de valider, en se l'appropriant, telle ou telle interprétation. Or ces mots me paraissent devoir être interprétés dans le sens du tonnage utile, et non du tonnage officiel, qui, comme le constate l'exposé des motifs du décret du 24 décembre dernier sur le jaugeage des navires de commerce, ne représente qu'un peu plus de la moitié de la capacité totale des navires, alors que la capacité utilisable en représente pour le moins les trois cinquièmes.

Si le Gouvernement du Sultan déclare que, par l'expression *tonneau de capacité*, le firman a entendu désigner le tonnage utile des navires, et non leur tonnage officiel, quelles seront les conséquences de cette interprétation ? Il sera avéré que la Compagnie de Suez, lorsqu'elle a pris, au début, le tonnage officiel pour base de perception, n'a pas atteint de prime abord le maximum de la taxe qu'elle était autorisée à exiger, et que, lorsqu'elle a voulu, plus tard, baser ses perceptions sur

le tonnage utile, après en avoir prévenu assez à l'avance le commerce maritime, elle n'a pas dépassé, en exhaussant son tarif, la limite des droits que lui conférait son acte de concession. De plus, les excédants de taxe dont les réclamants demandent le remboursement devront rester acquis à la Compagnie, du moment où le mode de perception qui les aura produits sera reconnu régulier, et la Porte se trouvera ainsi exonérée, de plein droit, de la responsabilité que l'on voudrait faire retomber sur elle dans le cas où la Compagnie ne restituerait pas elle-même ces excédants.

Agréez, etc.

Signé : Rémusat.

L'Ambassadeur de France à Londres
au Ministre des Affaires étrangères.

(Extrait.)

Londres, le 26 février 1873.

Monsieur le Ministre, conformément aux instructions que vous avez bien voulu me donner, j'ai mentionné, dans une conversation avec lord Granville, les pourparlers qui ont lieu à Constantinople relativement à la modification apportée par la Compagnie du canal de Suez à la base de perception des péages.

J'ai dit à lord Granville : que la Porte, considérée par la Compagnie de Suez comme étant seule autorisée à interpréter l'acte de concession du canal, était appelée à se prononcer sur la question ; que le recours à Constantinople nous paraissait régulier et correct, puisque l'acte de concession et, par suite, son interprétation étaient les attributs de la souveraineté qui appartient en propre au Gouvernement ottoman; que, d'un autre côté, nous ne pouvions rester indifférents à la

situation des actionnaires français qui ont fourni en grande partie les capitaux de l'entreprise;

Que la balance des charges et des recettes du canal faisait ressortir un déficit considérable au préjudice de la Compagnie;

Que, si cet état de choses se prolongeait, les capitalistes qui ont ouvert une voie nouvelle à la navigation ne recueilleraient que la ruine dans une entreprise dont la marine de tous les pays tire de si grands avantages;

Qu'un semblable résultat nous paraîtrait contraire à l'équité comme aux intérêts généraux de la navigation, inséparables de ceux de la Compagnie elle-même;

Que le Gouvernement français se flattait donc qu'il n'entrait pas dans la pensée du cabinet de Londres de faire à Constantinople aucune démarche de nature à compromettre l'existence même de l'entreprise.

Lord Granville est convenu avec moi qu'il n'était dans l'intérêt de personne que la Compagnie fût ruinée, mais il a évité d'aborder la question de principe; il s'est borné répondre que, si l'opportunité d'un changement de tarification était reconnue, l'Angleterre n'avait pas l'intention de repousser tous arrangements ou propositions qui pourraient être faits dans ce but, mais que, jusqu'au moment où ces arrangements seraient pris, la tarification primitive était la seule légale, et que le cabinet de Londres, à qui ses nationaux avaient demandé, l'année dernière, s'ils devaient se soumettre aux prétentions de la Compagnie, leur avait conseillé de ne payer les droits que sous toutes réserves et en protestant.

Veuillez agréer, etc.

Signé : d'Harcourt.

L'Ambassadeur de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Extrait.)

Péra, le 4 mars 1873.

Monsieur le Ministre, j'ai informé verbalement Khalil-Pacha que l'adhésion du Gouvernement français à la réunion, proposée par la Porte, d'une commission qui serait chargée d'étudier la question du jaugeage des navires devrait, dans votre opinion, être subordonnée aux conditions suivantes :

1° Interprétation préalable de l'acte de concession de la Compagnie du canal de Suez dans le sens du *tonneau utile ;*

2° Limitation du mandat de la commission à la détermination de la différence entre le tonnage utile et le tonnage officiel.

Khalil-Pacha m'a répondu que la Sublime Porte était résolue à ajourner toute décision après la conclusion du procès pendant devant la Cour d'appel de Paris. Quoique l'arrêt de la Cour ne puisse avoir, en Turquie, aucune valeur légale ou obligatoire, il n'en constitue pas moins, aux yeux du Ministre, un document important, doué d'une valeur morale dont il est difficile de ne pas tenir compte. Le Gouvernement ottoman est, d'ailleurs, indécis sur la question de savoir si cette interprétation doit être donnée par la voie administrative ou par la voie judiciaire, ou si elle doit être déférée par lui à l'examen d'une commission spéciale. Khalil-Pacha a également ajourné à la même époque toute réponse relativement au mandat de la commission de jaugeage.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Vogüé.

Le Ministre des Affaires étrangères
à l'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie à Paris.

(NOTE VERBALE.)

Versailles, le 10 mars 1873.

Son Excellence M. l'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie à Paris a communiqué à M. de Rémusat la note que son Gouvernement a fait remettre, le 13 février dernier, à la Porte ottomane au sujet de la réunion, proposée par le Gouvernement du Sultan, d'une conférence internationale qui serait chargée de préparer l'unification générale des méthodes de jaugeage des navires. M. le comte Apponyi a exprimé, en même temps, le désir de savoir si le Gouvernement français serait disposé à accueillir les ouvertures de la Porte et, en outre, à déférer à la commission projetée l'examen des questions soulevées par le nouveau mode de calcul des droits perçus au passage du canal de Suez.

Si cette conférence doit être chargée de réaliser l'œuvre, aussi difficile qu'importante, de l'unification des systèmes de jaugeage, le Gouvernement français lui prêtera son concours le plus empressé. Mais, dans ce cas, il lui paraîtrait impossible de subordonner le règlement de l'affaire spéciale du canal de Suez à l'éventualité, sans doute éloignée, d'une entente universelle des Puissances, non-seulement sur l'adoption de la méthode qui donnerait les résultats les plus conformes à la vérité en faisant ressortir toute la capacité utilisable des navires, mais encore sur l'abaissement des taxes maritimes qui serait la conséquence forcée de l'élévation du tonnage officiel.

Quant à la réunion d'une conférence qui aurait à s'occuper spécialement du péage du canal, l'Ambassadeur de France à Constantinople est autorisé à y adhérer sous certaines conditions, dont M. de Rémusat croit pouvoir faire connaître la substance sans s'écarter de la réserve à laquelle il se trouve astreint par le litige encore pendant devant les

tribunaux français entre la Compagnie de Suez et celle des Messageries maritimes.

Il paraît tout d'abord au Gouvernement français que, préalablement à la convocation de cette conférence, la Porte ottomane doit décider si c'est sur la capacité réellement utilisable, ou seulement sur le tonnage officiel, que doit être basée la perception des taxes imposées aux navires dans le canal de Suez. Le débat qui s'est élevé entre les armateurs et la Compagnie repose tout entier, en effet, sur l'interprétation des mots *tonneau de capacité*, et c'est, en définitive, au Gouvernement du Sultan qu'il appartient de fixer le sens de cette expression. Jusque-là, non-seulement la réunion de la conférence projetée serait sans objet, mais encore son mandat lui-même ne saurait être défini, car il variera forcément suivant que la question sera résolue dans l'un ou dans l'autre sens.

Si le Gouvernement du Sultan déclare que, d'après le sens qu'il entend donner aux termes du firman, la Compagnie de Suez n'excède pas les limites de son tarif en prenant pour base de perception le tonnage utile des navires, il y aura lieu, à moins qu'on ne préfère régler ces points par voie de correspondance, de faire déterminer par une commission internationale, d'abord l'écart existant entre la capacité utilisable des bâtiments et le tonnage inscrit sur les papiers de bord, ensuite la méthode que la Compagnie aurait à employer pour calculer cette différence. Si, au contraire, la Porte interprétait le firman dans le sens du tonnage officiel, la réunion de cette commission ne saurait plus avoir qu'un but : celui de préparer les bases d'un acte collectif d'adhésion des Puissances maritimes à l'exhaussement de tarif que le Gouvernement Turc se verrait alors obligé d'autoriser d'urgence, pour que le Compagnie de Suez pût faire face à ses engagements et continuer l'exploitation du canal dans des conditions équitablement rémunératrices.

En ce qui concerne la question de juridiction à laquelle il est fait allusion dans la note de M. le comte Apponyi, le Gouvernement français pense qu'elle doit être réglée séparément et qu'il est préférable de ne pas la déférer à l'appréciation de la conférence projetée.

M. l'Ambassadeur de France à Vienne est, au surplus, en mesure de fournir, sur la manière de voir du Gouvernement français concernant le nouveau mode de perception adopté par la Compagnie de Suez, les explications complémentaires que désirerait obtenir le Gouvernement de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

Versailles, le 12 mars 1873.

Monsieur le Comte, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le texte de l'arrêt de la Cour d'appel de Paris dans l'affaire du canal de Suez.

La Cour s'est crue obligée, par l'article 4 du Code civil, de statuer sur la réclamation des Messageries maritimes. Mais elle s'est appliquée à établir qu'elle ne prononçait que sur un procès privé et dans les limites de l'article 14 qui autorise un Français à citer un étranger devant les tribunaux français pour les obligations nées en pays étranger. Elle ajoute, d'ailleurs, que, dans l'espèce, la décision du juge français ne peut avoir force exécutoire à l'étranger qu'en vertu d'un *exequatur* du souverain territorial.

Quant aux droits du Gouvernement ottoman d'interpréter définitivement, selon ses vues, l'acte de concession du canal, il demeure incontesté.

Dans ces conditions, l'arrêt de la Cour de Paris pourrait d'autant moins éveiller les susceptibilités de la Porte qu'en fait il n'entraînera aucune mesure d'exécution contre la Compagnie égyptienne, celle-ci ayant obtenu gain de cause jusque dans le règlement des dépens.

En résumé, au point de vue diplomatique et international, je ne considère cette sentence que comme un argument théorique d'une haute autorité en faveur du système soutenu par la Compagnie de Suez, et c'est à ce titre que je vous le transmets.

Agréez, etc.

Signé : RÉMUSAT.

ANNEXE.

COUR D'APPEL DE PARIS

(1re chambre).

PRÉSIDENCE DE M. LE PREMIER PRÉSIDENT GILARDIN.

Audiences des 31 janvier, 4, 7, 21, 22, 25 février, 4 et 11 mars.

La Cour,

Considérant que la Compagnie des messageries maritimes a eu à acquitter aux mains de la Compagnie universelle du canal de Suez, pour le passage de ses navires dans le canal, des droits de navigation déterminés par un firman de concession du Gouvernement égypto-ottoman;

Qu'elle actionne la Compagnie de Suez, laquelle est une société égyptienne, en restitution de sommes perçues par celle-ci au delà de la taxe légitime des droits de navigation;

Que, sur le déclinatoire opposé par la Compagnie de Suez, la Cour doit, en premier lieu, examiner sa compétence;

Sur la compétence :

Considérant que si la Compagnie de Suez avait perçu des péages dépassant le taux du maximum fixé par le firman de sa concession, elle aurait manqué à une obligation qui lui était imposée envers les tiers;

Que cette perception illégitime aurait constitué de sa part un quasi-délit;

Qu'ainsi se serait formé entre les parties le lien de droit par suite duquel la Compagnie des messageries aurait action, selon l'article 14 du Code civil, pour poursuivre la Compagnie étrangère de Suez devant les tribunaux français, en exécution d'obligations ayant pris naissance à l'étranger;

Considérant que la Compagnie de Suez excipe à tort de l'article 16 du firman du 22 février 1866, portant que les différends soulevés en Égypte, entre la Compagnie et des particuliers de toute nationalité, doivent être soumis à la justice égyptienne;

Considérant que cette disposition du firman n'a pu enlever aux Français le droit qu'ils tiennent de l'article 14 du Code civil de pouvoir citer l'étranger devant les tribunaux français;

Que ce droit ne pourrait être perdu pour eux que s'ils y avaient volontairement renoncé;

Qu'une renonciation de ce genre ne peut, dans l'espèce, s'induire du fait de la Compagnie des messageries maritimes, qui n'a acquitté le péage d'entrée du canal qu'en obéissant à des exigences de perception, et qu'avec toutes réserves;

Que, dans la cause, la compétence des tribunaux français est donc démontrée;

Au fond:

Considérant que les parties sont en désaccord sur le sens de l'article 17 du firman de concession du 5 janvier 1856, qui autorise la Compagnie de Suez à percevoir une taxe de droits de navigation, et qui règle les bases d'après lesquelles cette taxe sera perçue;

Que l'article 17 impose à la Compagnie ces deux obligations : « 1° de « ne pas excéder pour le droit spécial de navigation le chiffre maximum de « 10 francs par tonneau de capacité des navires et par tête de passager; 2° de « percevoir les droits, sans aucune exception ni faveur, sur tous les navires « dans des conditions identiques; »

Considérant que la Compagnie des messageries maritimes soutient que l'article 17, qui rattache la perception du droit de navigation à la monnaie française, ainsi qu'au tonneau de mer français, a entendu, dans le même ordre d'idées, que le tonnage à admettre comme moyen général d'établissement de la taxe fût le tonnage officiel français;

Que la prétention contraire de la Compagnie de Suez se formule ainsi : la Compagnie devait, d'après l'article 17, maintenir sans avantage d'aucune sorte une rigoureuse égalité de perception de la taxe entre les navires de tous les pavillons; ce résultat ne pouvait être atteint qu'en ramenant à l'unification d'un tonnage la variété des tonnages officiels des diverses marines marchandes, d'où seraient sorties de grandes inégalités; dans cet état, qui accusait une regrettable confusion du droit international, la Compagnie de Suez, responsable de la perception égale de la taxe, a dû être autorisée à l'établir sur le procédé d'évaluation de tonnage le plus propre à révéler pour les navires de tout pavillon, abstraction faite des jaugeages officiels, la capacité réellement utilisable de l'espace susceptible de contenir sans innavigabilité un nombre déterminé de tonneaux français de mer;

Considérant que, devant ces prétentions respectives des parties, l'article 17 du firman de concession est à interpréter;

En droit:

Considérant qu'on ne saurait dénier à la Cour la faculté d'interpréter le firman pour la détermination des droits privés dont elle est juge;

Que vainement on allègue qu'elle porterait atteinte par là à une souveraineté étrangère, la concession du canal de Suez ne devant être interprétée que par le Gouvernement égypto-ottoman, qui en est l'auteur;

Considérant que, d'une part, l'article 14 du Code civil attribue une juridiction exceptionnelle et absolue aux tribunaux français pour statuer, sans exception aucune, sur toutes les obligations nées en pays étranger, dont un étranger peut être tenu envers un Français, et que l'application de cet article doit être faite à tout débat qui s'agite pour des droits privés entre personnes privées;

Que, d'autre part, l'article 4 du Code civil commande, dans tous les cas, au juge de juger, sous peine de déni de justice;

Qu'il suit de ces textes de loi que les tribunaux français ne peuvent être arrêtés dans l'accomplissement de leur mission par la nature, quelle qu'elle soit, administrative ou législative, des actes d'où aurait pu dériver, en pays étranger, l'obligation d'un étranger envers un Français;

Que le droit des Français ayant été placé, à cet égard, sous la protection de la justice française, celle-ci doit trouver en elle-même les moyens complets de son exercice, sans avoir à attendre, pour une interprétation quelconque, le secours d'une autorité ou d'une justice étrangère;

Que nulle atteinte n'en saurait résulter pour la souveraineté étrangère, puisqu'en pareil cas la décision du juge français ne porte au fond que sur des droits privés, et que, de toute façon, cette décision ne peut avoir force de chose jugée et force exécutoire à l'étranger qu'en vertu d'un *exequatur* du gouvernement étranger;

En fait:

Considérant que, suivant l'article 17 du firman, le péage du canal doit être au maximum de 10 francs par tonne de capacité;

Que ce texte, ainsi que cela est de part et d'autre reconnu, se réfère à la monnaie française du franc et à la tonne maritime française;

Que les mots : « tonne de capacité » s'entendent d'une mesure de vide ou de volume, par opposition à la tonne effective et matérielle de marchandises;

Que cette mesure de la tonne, qui n'a jamais varié en France, depuis l'ordonnance de 1681 de Colbert, est, dans le système métrique actuel, le cube d'un mètre 44 centièmes;

Que telle est, définition donnée, la capacité de la tonne, ou la tonne de capacité;

Considérant que l'acte de concession, ne mentionnant que la tonne de capacité, ne dit rien du procédé par lequel on calculera dans le navire le nombre des tonnes et on établira le tonnage à l'effet de supporter la taxe;

Que c'est à ce silence de la convention qu'il faut suppléer;

Considérant que la partie qui prend un engagement garde, pour ce qui tient aux moyens de l'exécuter, une liberté que des dispositions expresses de la convention auraient seules pu lui ôter ou restreindre; que la convention n'ayant prescrit à la compagnie de Suez aucune jauge officielle ni aucune méthode déterminée de tonnage, la compagnie est restée, à cet égard, en possession de sa liberté; qu'elle est libre d'adopter le mode de jaugeage qui lui convient le mieux, pourvu qu'elle demeure dans les termes stricts de son contrat, et qu'il ne soit jamais perçu qu'un maximum de 10 francs par tonne de capacité de 1 m. 44 centièmes réellement existante dans les parties du navire disponibles au fret et au transport;

Considérant que cette interprétation se confirme par le paragraphe 8 de l'article 34 des statuts de la compagnie, qui sont annexés au firman de concession, et servent à en préciser le sens et la portée;

Que ledit article est conçu en ces termes: « Le conseil d'administration statue sur les objets suivants... conditions et mode de perception de tarifs; »

Que ces expressions s'appliquent, par leur généralité, à l'opération du tonnage, qui est un mode de perception des tarifs;

Que, de l'avis de la compagnie des Messageries elle-même, la compagnie de Suez use de sa liberté dans l'opération du tonnage, puisqu'on ne lui conteste point le pouvoir de fixer les divers coefficients ou le barême général au moyen desquels elle ramènerait les tonnages officiels des navires des diverses nations à la base d'une taxe uniformément perçue sans faveur pour aucun pavillon;

Qu'en présence des textes ci-dessus, soit du firman, soit des statuts, la compagnie de Suez doit être libre aussi bien de déterminer le mode fondamental du tonnage pour tous les navires que le mode particulier des coefficients applicables à la jauge officielle des navires des diverses nations;

Considérant aussi que l'interprétation doit se faire, surtout dans les actes consentis par l'autorité publique, d'après l'objet le plus équitable que les parties contractantes pouvaient avoir en vue;

Qu'il s'agissait de la perception d'un droit de navigation sur une faculté de fret ou de transport;

Qu'il était juste en soi que la perception du droit se fît sur toute la capacité utilisable du navire, puisque le navire profitait commercialement dans toute cette mesure de l'avantage de la traversée sur le canal;

Qu'il est notoire qu'à l'époque de la concession, partout, même en France, les tonnages officiels n'étaient, par des causes qui se rattachaient à la concurrence des marines marchandes, qu'une expression souvent très-affaiblie et toujours inexacte du nombre des tonneaux que les navires étaient capables de porter;

Que l'adoption par la compagnie de Suez d'un tonnage dégagé des

atténuations des patentes officielles, et répondant à la vérité du fret et du transport, ne pouvait donc que prêter à la perception du droit de navigation sa base la plus juste;

Que tel est le caractère du gross-tonnage anglais que la compagnie de Suez a adopté par son règlement de navigation du 4 mars 1872, qui a donné lieu au procès;

Que le choix de la compagnie se justifie d'autant mieux que ce gross-tonnage tend à se généraliser dans la pratique maritime, et que la France se l'est approprié depuis le commencement du procès, par le décret du 28 décembre 1872;

Que si au gross-tonnage anglais la compagnie de Suez a fait, il est vrai, une addition pour atteindre à une détermination plus exacte de la capacité utilisable du navire, on n'a point cherché à démontrer, ni même allégué devant la Cour que ce mode de jaugeage dût conduire à compter plus de tonnes d'un mètre 44 centièmes qu'il n'en entre réellement dans les flancs des navires réservés à la cargaison et au transport;

Considérant enfin, pour donner un dernier fondement à cette interprétation, que la commune intention des parties contractantes, tant du Khédive, que de la compagnie de Suez, s'est clairement révélée, soit dans les faits qui se sont produits lors de la préparation du contrat, soit dans les faits qui l'ont suivi, et qui en ont marqué l'exécution volontaire par le Gouvernement égypto-ottoman et par la compagnie;

Considérant, quant aux premiers de ces faits, que le témoignage du consul général des Pays-Bas, M. de Ruyssenaërs, chargé par le Khédive d'arrêter avec M. de Lesseps le texte français du contrat, et le témoignage concordant de Mougel-Bey, actuellement membre du conseil du ministère des travaux publics en Turquie, ne laissent pas de doute sur le sens qu'on a voulu attacher aux mots « tonne de capacité » dans l'artice 17 du firman;

Que ces mots « tonne de capacité » ont été substitués, sur une observation de M. de Ruyssenaërs, au mot « tonne » qui se trouvait seul dans le texte primitif, et que M. de Ruyssenaërs a rendu compte de la manière suivante de ce changement: « Cette expression m'a paru indiquer la capacité réelle « du navire, le complet chargement qui pouvait y être placé, c'est le sens que « j'y donnais dans ma pensée; j'acceptai par conséquent cette rédaction, et « elle fut approuvée par S. A. Mohammed Saïd; »

Qu'il est certain que, dans les pourparlers officiels qui ont élaboré la concession et fixé la rédaction reproduite par l'article 17 du firman, il était entendu que les droits de navigation se percevraient sur le nombre de tonnes représentant toute la capacité utilisable, ou tout le chargement possible des navires;

Considérant que l'exécution donnée à la concession, soit par la puissance publique en Égypte, soit par la Compagnie de Suez, n'a pas attesté moins démonstrativement que tel était le véritable sens du contrat ;

Qu'en effet, dès le début, la Compagnie de Suez, affirmant toute l'étendue de son droit, a déclaré, par son premier règlement de navigation du 17 août 1869, que le droit serait perçu sur le tonnage réel, et que jusqu'à nouvel ordre seulement les papiers officiels de bord serviraient à l'établissement du droit ;

Que depuis, la Compagnie n'a cessé de mettre publiquement à l'étude, dans des commissions formées des hommes les plus compétents, la question du meilleur mode de tonnage, jusqu'au règlement de navigation définitif du 4 mars 1872 ;

Que ces actes divers n'ont soulevé aucune opposition du Khédive ni du Gouvernement du Sultan, malgré des réclamations insistantes qui s'étaient produites jusque par la voie diplomatique ;

Que, d'un commun accord, l'exécution de la concession a donc eu lieu dans le sens qui autorisait la Compagnie de Suez à ne s'astreindre à aucun tonnage officiel et à régler le péage du canal sur le nombre vrai des tonnes qu'un navire pouvait porter sans cesser d'être navigable ;

Que cette exécution du contrat avec l'approbation tacite du Souverain a d'autant plus de force probante qu'il s'agit d'un péage de navigation qui est généralement considéré comme une sorte d'impôt et d'attribut de la puissance publique ; qu'un commissaire ottoman était placé près de la Compagnie de Suez avec la mission de surveiller, dans l'intérêt public, l'exécution régulière de la concession ; et que, si la Compagnie avait forcé abusivement la base de la perception de cette sorte d'impôt qui lui était abandonné, l'autorité aurait eu le strict devoir de réprimer une infraction au contrat qui serait devenue une prévarication véritable ;

Considérant qu'il suit de l'interprétation du firman fixée par toutes les raisons qui précèdent, que la Compagnie de Suez n'a pas outrepassé son droit, en établissant le règlement de navigation du 4 mars 1872, et en opérant les perceptions de péage qui en ont été la conséquence :

Par ces motifs,

« Statuant sur l'appel interjeté par la Compagnie de Suez du jugement rendu entre les parties au Tribunal de commerce de la Seine, sous la date du 26 octobre 1872,

Met à néant le jugement ;

Décharge la Compagnie universelle du Canal de Suez des dispositions et condamnations contre elle prononcées ;

Faisant ce que les premiers juges auraient dû faire :

Déclare la Compagnie des Messageries maritimes mal fondée en ses demandes, fins et conclusions, l'en déboute ;

Ordonne la restitution de l'amende ;

Et condamne la Compagnie des Messageries maritimes à tous les dépens de première instance et d'appel.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

Versailles, le 21 mars 1873.

Monsieur le Comte, ainsi que j'ai déjà eu l'honneur de vous le faire remarquer, l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Paris dans l'affaire du Canal de Suez ne constitue qu'un argument théorique en faveur de l'interprétation qui nous paraît devoir être admise; mais cet argument n'en a pas moins une valeur considérable. Du moment où la Cour, dans sa haute impartialité, juge qu'en basant ses perceptions sur la capacité utile des bâtiments, la Compagnie interprète dans leur vrai sens et suivant l'équité les mots « tonneau de capacité », cette appréciation, dont l'autorité ne saurait être méconnue, nous donne une nouvelle force pour soutenir que la question d'où est né le procès se trouve résolue par les termes mêmes du firman, et qu'il doit suffire d'une simple déclaration de la Porte pour mettre un terme à toute réclamation analogue. Cet arrêt nous permet, en outre, de nous départir enfin de la réserve à laquelle nous avions cru devoir nous astreindre pendant le cours de l'instance: nous pouvons, aujourd'hui, discuter officiellement et par écrit tous les points sur lesquels les Représentants des Puissances maritimes à Constantinople ont été mis en mesure de faire connaître les vues de leurs gouvernements respectifs, et je vous prie, Monsieur le Comte, de vouloir bien utiliser dès à présent, à cet effet, les divers arguments que vous puiserez, soit dans la décision de la Cour, soit dans ma correspondance.

La période d'abstention est passée en ce qui nous concerne; et, ne le fût-elle pas, il nous serait impossible de ne pas intervenir activement

en présence de l'attitude de plus en plus prononcée qu'a prise le Gouvernement anglais dans cette affaire. Quant à la conférence proposée par la Porte, je persiste à penser qu'il n'y aura lieu de la réunir qu'après que le Gouvernement ottoman, consacrant, en vertu de son droit souverain, l'interprétation qu'il a déjà admise dans la pratique, aura déclaré que les taxes établies par le firman doivent être perçues sur toute la capacité utilisable des navires. Mon intention n'a pas été d'ailleurs, en faisant des réserves au sujet du mandat qu'elle aurait à remplir, d'assigner à ce mandat une limite qui ne pourrait être dépassée : cette conférence devra, ce me semble, déterminer tout d'abord l'écart existant entre le tonnage utile des navires et celui que font ressortir les méthodes de jaugeage en vigueur ; mais si elle préférait rechercher, dès le début, un mode de mesurage simple et pratique qui permît d'évaluer exactement, à leur passage dans le canal, la capacité utilisable des navires, nous ne pourrions qu'encourager cette étude, pourvu, bien entendu, que le maintien provisoire du nouveau mode de perception appliqué par la Compagnie de Suez fût hors de toute contestation.

Agréez, etc.

Signé : Rémusat.

Le Ministre des Affaires étrangères
aux Agents diplomatiques français auprès des Puissances maritimes européennes.

Versailles, le 31 mars 1873.

Monsieur, la Cour d'appel de Paris a rendu son arrêt dans le procès pendant entre la Compagnie de l'isthme et celle des messageries maritimes. Cet arrêt, annulant le jugement du tribunal de commerce de la Seine du 26 octobre 1872, a reconnu la régularité du nouveau mode de calcul adopté par la Compagnie de Suez pour la perception des droits de transit, et a débouté la Compagnie des messageries de sa demande en restitution du supplément de taxe perçu depuis le 1er juil-

let dernier. J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le texte de la décision de la Cour. Je crois devoir signaler à votre attention particulière ceux de ses considérants qui se rapportent au fond du litige; ils s'accordent, dans leur ensemble, avec l'opinion adoptée, dès le principe, par mon département, et, bien qu'au point de vue diplomatique et international l'arrêt du 11 mars ne constitue qu'un argument théorique en faveur de l'interprétation qui nous paraît devoir être admise, la valeur de cet argument n'en est pas moins très-considérable.

En résumé, la Cour de Paris juge qu'en prenant la capacité utilisable des navires pour base de ses perceptions, la Compagnie de Suez interprète dans leur vrai sens les termes du firman *tonneau de capacité;* que ce mode de calcul est conforme à l'équité, et qu'enfin son application doit être considérée comme ayant reçu l'acquiescement tacite du Gouvernement territorial : c'est, vous le savez, ce que nous avons toujours soutenu à Constantinople. Sans doute, la solution qu'a reçue ce litige n'a pas infirmé le droit qu'a la Porte ottomane de fixer, d'une manière générale et définitive, le sens de l'acte de concession; mais nous sommes, de notre côté, plus fondés que jamais à insister pour faire prévaloir une interprétation qui est, à nos yeux, aussi logique en principe qu'équitable dans ses conséquences. Toute réclamation doit cesser, du jour où le Gouvernement du Sultan aura déclaré que la Compagnie de Suez n'a pas dépassé le maximum de taxe établi par le firman; j'ai donc prié M. le comte de Vogüé de renouveler ses efforts pour provoquer cette déclaration, et j'espère que le cabinet de......... voudra bien adresser à son représentant en Turquie des instructions dans le même sens. Je vous serai, dans tous les cas, obligé, Monsieur, de ne rien négliger pour le déterminer à associer ses démarches aux nôtres dans l'intérêt d'une entreprise qui, par l'éminent service qu'elle a rendu au commerce maritime, a droit au sympathique appui de toutes les nations civilisées.

Agréez, etc.

Signé : RÉMUSAT.

L'Ambassadeur de France à Londres
au Ministre des Affaires étrangères.

(extrait.)

Londres, le 2 avril 1873.

Monsieur le Ministre, conformément aux instructions que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, j'ai appelé à plusieurs reprises l'attention de Lord Granville sur l'affaire du péage du canal de Suez. Lord Grandville m'a toujours répondu qu'il examinerait la question, et il a semblé vouloir éviter de formuler un avis sur les objections que je lui présentais jusqu'à ce qu'il ait eu à se prononcer devant le Parlement à l'occasion d'une interpellation annoncée par un membre de la Chambre des communes, au sujet de la modification du tarif du canal de Suez et de la réforme judiciaire en Égypte. L'interpellation vient d'avoir lieu. J'ai l'honneur de transmettre ci-joint à Votre Excellence un extrait du *Times* qui en donne le compte rendu.

Comme vous le remarquerez, Monsieur le Ministre, ces deux questions sont liées ou plutôt confondues dans l'esprit de M. Baillie Cochrane, l'auteur de l'interpellation, ainsi que des membres qui ont soutenu sa motion. Reconnaissant tardivement que l'Angleterre est plus intéressée que toutes les autres Puissances réunies au maintien des communications maritimes à travers l'isthme, ils se fondent sur cette considération même pour faire ressortir le danger de laisser le contrôle du canal à la disposition d'une compagnie exclusivement française, qui ne reconnaît elle-même que la juridiction consulaire de notre pays. C'est ainsi qu'ils rattachent l'affaire de la réforme judiciaire à celle du canal, attribuant la salutaire réserve avec laquelle le Gouvernement français procède à la révision de nos capitulations en Égypte à son désir de soustraire la Compagnie de Suez à la juridiction des tribunaux mixtes qu'il s'agit d'instituer.

Il vous paraîtra sans doute utile, Monsieur le Ministre, de constater la

sincérité avec laquelle les promoteurs de cette interpellation ont manifesté leur désir de faire rentrer entre des mains anglaises la direction d'une affaire qui touche aux premiers intérêts de la Grande-Bretagne.

Le sous-secrétaire d'État pour les Affaires étrangères a eu soin, dans sa réponse, de disjoindre les deux questions, et, traitant chacune séparément, il a d'abord exposé la difficulté survenue entre la Compagnie du canal et les navigateurs de tous les pays par suite de la substitution du tonnage brut au tonnage officiel pour la perception des droits. Il a ensuite rendu compte des communications échangées entre les différents Gouvernements intéressés au sujet de cette affaire, et il a résumé l'état de la question par les trois points exposés dans la note adressée par la Porte, le 3 mars dernier, à sir H. Elliot, à savoir:

1° Proposition de la Porte de former une commission chargée d'établir une règle commune pour le mesurage de la capacité des navires;

2° Marche à suivre pour la modification des droits perçus au passage du canal;

3° Question des droits à percevoir pour l'avenir.

Je crois devoir reproduire *in extenso* les explications dans lesquelles lord Enfield est entré sur ces trois points, et qui concordent avec celles que lord Granville avait déjà antérieurement formulées: « En ce qui regarde le premier point, le Gouvernement adhère à la nomination, par « chaque Puissance maritime, d'un commissaire chargé de décider « quelles déductions il y aura lieu de faire sur le tonnage brut des navires et comment sera mesurée la capacité utile; la commission se « réunira à Constantinople ou à Londres, mais de préférence à Londres; « l'Autriche semble préférer Constantinople; il n'y a pas doute, en « tout cas, pour le choix d'une de ces deux villes. Quant au second « point, le Gouvernement pense que la Porte doit inviter la Compagnie « du canal à percevoir les droits originairement fixés. Sur le troisième « point, enfin, bien que le Gouvernement ne refuse pas de reconnaître « à la Porte le droit d'augmenter les taxes du tarif actuel, il espère

« qu'elle ne voudra pas en user de manière à causer un préjudice aux « intérêts maritimes, et il insiste pour qu'avant qu'aucune augmenta-« tion soit définitivement consentie, les Puissances maritimes soient « appelées à donner leur avis.

Veuillez agréer, etc.

Signé : D'HARCOURT.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

(EXTRAIT.)

Versailles, 3 avril 1873.

Monsieur le Comte, comme vous le verrez par la lecture du *Journal officiel* du 2 de ce mois, j'ai fait connaître à l'Assemblée nationale, dans sa séance de mardi dernier, les motifs qui ne me permettaient pas de lui communiquer, quant à présent, la correspondance de mon Département relative au péage de l'isthme de Suez. J'ai répondu à M. Cézanne, qui demandait cette communication, que la question sur laquelle la Cour d'appel de Paris avait eu à se prononcer n'était malheureusement pas encore décidée et que, jusqu'à ce que le Gouvernement du Sultan, seul en droit d'interpréter le firman d'institution de la Compagnie, en eût déterminé le sens d'une manière définitive, je désirais me renfermer dans la réserve que m'imposaient les convenances diplomatiques. J'ai, d'ailleurs, profité de cette occasion pour manifester hautement la légitime sollicitude que nous inspire l'entreprise du canal de Suez, et, tout en témoignant un égal intérêt au commerce maritime, j'ai annoncé l'intention d'empêcher, par tous les moyens en mon pouvoir, que cette grande œuvre, dont la France s'honore, ne vînt à passer en d'autres mains.

Le langage que j'ai tenu contribuera sans doute, Monsieur le Comte, à faciliter le succès de vos démarches. J'espère donc recevoir

bientôt l'avis que le Gouvernement ottoman, mis par vous en demeure de fixer le sens de l'acte de concession, n'hésite pas davantage à sanctionner une interprétation en dehors de laquelle je ne vois que matière à interminables discussions. La tarification actuelle n'impose pas, du reste, des charges bien onéreuses aux navires qui prennent la voie de l'isthme et ne paraît pas de nature à entraver les opérations du commeree européen, tandis qu'au contraire, pour la Compagnie de Suez, son maintien est une question vitale : les dépenses de cette Compagnie, en effet, malgré les économies de tout genre qu'elle a réalisées, s'élèvent à près de dix-sept millions par an, chiffre que ne pourraient atteindre ses recettes si elle était forcée de revenir au mode primitif de perception.

Agréez, etc.

Signé : RÉMUSAT.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Péra, le 8 avril 1873.

Monsieur le Ministre, par votre dépêche du 21 mars, vous m'invitez à entrer en correspondance officielle avec le Gouvernement ottoman au sujet de la question du canal de Suez.

Je me suis empressé de me conformer à vos instructions : vous trouverez ci-joint copie de la note que j'ai adressée à Safvet-Pacha. J'ai tâché, en la rédigeant, de reproduire aussi fidèlement que possible les opinions développées dans les dépêches du Département, et j'espère que vous voudrez bien en approuver les termes.

Veuillez agréer, etc.

Signé : VOGÜÉ.

ANNEXE.

L'Ambassadeur de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères de Turquie.

Péra, le 5 avril 1873.

Monsieur le Ministre, par une circulaire en date du 1er janvier 1873, Son Exc. Khalil-Pacha a chargé les représentants du Gouvernement ottoman à l'étranger de proposer aux États maritimes la réunion d'une commission internationale ayant pour objet de préparer l'unification des tonnages par l'adoption d'un mode uniforme de jaugeage et la fixation d'un tonneau type, qui servirait à la fois de base aux transactions commerciales et à la perception des droits de navigation.

Aucune proposition formelle faite au Gouvernement de la République n'ayant suivi l'envoi de cette circulaire, M. le comte de Rémusat a dû différer sa réponse jusqu'au jour où, sur l'invitation même de Khalil-Pacha, j'ai eu l'honneur de lui faire savoir qu'il pouvait se considérer comme officiellement saisi de la question par la communication qui m'a été faite de la circulaire précitée. Dans l'intervalle, je me suis borné à faire connaître verbalement, soit à Votre Excellence, soit à son prédécesseur, quelles étaient les vues du Gouvernement français.

Aujourd'hui je reçois de M. le comte de Rémusat l'instruction de répondre officiellement à la communication du ministère impérial des Affaires étrangères.

Le Gouvernement français ne saurait qu'applaudir à l'initiative prise par la Sublime Porte, à l'effet d'introduire l'uniformité dans les méthodes de jaugeage et de ramener à une exactitude plus mathématique le mode de mesurer la capacité utilisable des navires; il est prêt à s'associer à cette œuvre, complément naturel du travail d'unification que la création du système métrique français a inauguré. Mais il croit que les travaux de la commission seront d'autant plus utiles que leur objet aura été plus clairement défini. Avant donc d'adhérer à la proposition de la Sublime Porte, le Gouvernement français croit devoir provoquer certaines explications de nature à le fixer sur la portée du mandat qu'il convient d'assigner à la commission internationale.

Quoique la question des taxes perçues par la Compagnie du canal de Suez ne soit qu'incidemment visée dans la circulaire de Khalil-Pacha, il est bien évident

que les difficultés qui ont surgi à l'occasion de cette perception ont été la raison déterminante de l'initiative prise par la Sublime Porte et que les conclusions de la commission projetée pourront exercer une influence considérable sur la solution de ces difficultés. On ne saurait donc contester au Gouvernement français le droit de s'inquiéter au préalable du sort qui serait réservé à une œuvre qui touche de si près aux intérêts de ses nationaux. Votre Excellence n'ignore pas la part prépondérante prise par les capitaux français dans le percement de l'isthme : jusqu'à présent l'exploitation de l'entreprise ne leur a donné aucune rémunération, et les actionnaires du canal sont les seuls à ne pas participer aux bénéfices que leur initiative et leur industrie ont procurés au commerce maritime du monde. Une pareille situation ne peut qu'éveiller notre sollicitude, et toute mesure qui aurait pour effet de l'aggraver encore ne saurait trouver le Gouvernement français indifférent. J'hésite d'autant moins à exprimer ces sentiments, que je les sais conformes à ceux que la Sublime Porte n'a cessé de témoigner à une compagnie placée sous la protection des lois ottomanes.

Je suis donc conduit à entretenir Votre Excellence de cette question spéciale et à lui faire connaître de quelle manière elle est envisagée par mon Gouvernement. Je ne reproduirai pas ici ce que j'ai déjà eu l'honneur de lui exposer dans mes communications verbales ou confidentielles, me bornant à rappeler sommairement les points principaux du débat.

Aux termes de son acte de concession, la Compagnie du canal de Suez est autorisée à percevoir une taxe maximum de 10 francs par « tonne de capacité ; » elle est tenue, en même temps, de traiter tous les navires sur le pied de l'égalité, sans distinction de pavillon.

Cette dernière clause avait pour conséquence nécessaire d'obliger la Compagnie à adopter un mode uniforme de jaugeage, afin d'éviter l'inégalité qui eût résulté de l'application de la taxe aux différentes jauges officielles. Ainsi conduite à choisir un tonneau type unique, la Compagnie, se fondant sur le droit qu'elle prétend tenir des termes mêmes de son acte de concession, a pris pour base de ses calculs la capacité réelle et utilisable des navires. Le système qu'elle a adopté après une discussion approfondie a été officiellement soumis au Gouvernement égyptien; il a été publié et annoncé dans les délais réglementaires; la Compagnie assure qu'aucune communication officielle émanant des autorités compétentes n'en a contesté l'exactitude. Ainsi en règle vis-à-vis du Gouvernement concessionnaire et du public, la Compagnie a dû se croire légalement autorisée à appliquer sa méthode, et les nouveaux tarifs ont été mis en vigueur à partir du 1er juillet 1872.

C'est alors que des protestations tardives se sont produites et qu'elles ont amené, de la part de certaines Puissances, une intervention diplomatique tendant à obtenir de la Sublime Porte qu'elle obligeât la Compagnie du canal à re-

venir à la perception primitive et à rembourser les sommes supplémentaires perçues depuis le 1er juillet 1872.

Le débat est aujourd'hui soumis à l'appréciation souveraine de la Sublime Porte. Au fond, il porte uniquement sur le sens qu'il convient d'attribuer aux mots « tonne de capacité » inscrits dans le texte de l'acte de concession de 1856.

Suivant la Compagnie de Suez, ces mots s'appliquent à la capacité réelle et utilisable des navires, c'est-à-dire à l'espace réellement susceptible de recevoir la cargaison sans que le navire cesse d'être navigable : en un mot, la Compagnie soutient que le tonnage imposable des navires est leur faculté réelle de transport évaluée en tonneaux de mer français.

Cette interprétation a été admise par la Cour d'appel de Paris, qui a puisé, dans l'étude des témoignages produits devant elle, la conviction que le choix de cette expression « tonneau de capacité » avait été inspiré aux rédacteurs du firman par l'intention de faire prévaloir le principe de la capacité utilisable.

Le Gouvernement français, mis en présence d'intérêts également respectables et d'un texte émanant d'un Gouvernement étranger, s'est tenu sur la réserve tant que la Cour n'avait pas rendu son arrêt : aujourd'hui qu'elle a prononcé, il ne peut que s'approprier une opinion émise par une aussi haute autorité. Mais il s'empresse de reconnaître que, si l'arrêt de la Cour suffit entre Français pour trancher le débat, il est sans valeur juridique sur le sol ottoman et laisse entier le droit du Sultan d'interpréter selon ses vues un firman émanant de sa souveraineté.

C'est donc à la Sublime Porte qu'il appartient en dernier ressort de fixer le sens des mots contestés. S'il s'agissait ici d'un texte de loi dont il fallût déterminer la valeur juridique et les conséquences légales, on admettrait que cette interprétation pût être déférée aux tribunaux ordinaires; mais il s'agit d'un terme technique qui ne peut avoir qu'une valeur absolue, puisqu'il sert de facteur à un calcul de tarifs. Le législateur n'a pu en laisser l'appréciation à l'arbitraire des intéressés ou à l'interprétation variable des juridictions étrangères; il a dû nécessairement lui attribuer un sens précis lorsqu'il l'a écrit dans l'acte qui fait la loi des parties.

C'est ce sens précis qu'il appartient aujourd'hui au législateur de faire connaître, afin de mettre un terme à une controverse que lui seul peut trancher.

Je viens donc prier Votre Excellence de vouloir bien me faire connaître quelle est la signification que la Sublime Porte a attachée aux mots « tonne de capacité », quand elle a donné force de loi à l'acte de concession octroyé à la Compagnie universelle du canal de Suez.

Si, comme il y a lieu de le penser d'après les termes mêmes de la circulaire de Khalil-Chérif-Pacha, le Gouvernement ottoman, sanctionnant le principe qu'il a déjà admis en pratique, déclare que, dans sa pensée, ces mots

s'appliquent à la capacité utilisable des navires, le mandat de la Commission internationale sera facile à définir, car elle aura pour mission de traduire en chiffres un principe nettement posé et de déterminer pour chaque pays l'écart existant entre le tonnage utile et le tonnage officiel.

Dans ces conditions, mon Gouvernement s'empressera de prendre part aux travaux de la commission, et je puis dès aujourd'hui, en vertu des instructions dont je suis muni, transmettre à Votre Excellence son adhésion officielle.

Si, au contraire, le Gouvernement ottoman, revenant sur son consentement tacite, donnait une définition différente, je me verrais obligé de réserver les droits de mes nationaux et de solliciter de nouvelles instructions.

Dans l'intervalle, j'ai l'espoir que la Compagnie du canal ne sera pas exposée à perdre les avantages d'une définition dont le bénéfice serait acquis à son système; j'ai trop confiance dans les sentiments qui animent la Sublime Porte pour supposer qu'elle voulût imposer à la Compagnie un retour pur et simple au tarif provisoire qu'elle avait adopté au début de son exploitation et le remboursement des sommes supplémentaires perçues depuis le 1er juillet 1872; une mesure aussi radicale aurait pour effet de porter aux actionnaires français un préjudice grave, dont mon Gouvernement verrait avec regret la Sublime Porte se faire l'instrument. Je m'étonnerais, d'ailleurs, que les Puissances intéressées insistassent dans le sens de cette solution: une pareille exigence serait trop en désaccord avec les sentiments sympathiques que leurs représentants à Constantinople professent à l'égard du canal, pour que je veuille l'admettre; et, quant à la responsabilité pécuniaire dont on a menacé la Porte, je doute qu'elle puisse être établie par des arguments solides.

Je me réserve d'ailleurs de discuter, s'il y a lieu, ces points avec Votre Excellence lorsqu'Elle aura bien voulu répondre à la question que j'ai l'honneur de Lui poser relativement au sens que la Sublime Porte a attribué aux mots « tonne de capacité », quand elle les a employés dans l'acte de 1856 comme base du droit de navigation accordé à la Compagnie universelle du canal de Suez.

Agréez, etc.

Signé : Vogüé.

Le Ministre des Affaires étrangères
à l'Ambassadeur de France à Londres.

Versailles, le 12 avril 1873.

Monsieur le Comte, vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, le 2 de ce mois, le résumé de la discussion à laquelle avait donné lieu, la veille, à la Chambre des communes, la nouvelle tarification appliquée dans le canal de Suez. C'est avec un intérêt particulier que j'ai pris connaissance de ce résumé et des réflexions que vous y avez jointes : elles concordent de tout point avec celles que m'avait suggérées la lecture du compte rendu de la séance, et je constate avec plaisir la communauté d'idées qui existe entre votre Ambassade et mon Département.

Comme vous le faites remarquer, Monsieur le Comte, le sous-secrétaire d'État pour les Affaires étrangères a eu soin de disjoindre les deux questions du péage de Suez et de la réforme judiciaire en Égypte, entre lesquelles M. Baillie-Cochrane avait, dans son interpellation, établi une étroite connexité au point même de déclarer qu'à ses yeux la question du péage, prise isolément, était comparativement sans importance. Sur la question de la réforme judiciaire, lord Enfield a suffisamment laissé voir, quelque réservé qu'ait été son langage, qu'il était loin de s'associer aux chimériques appréhensions manifestées par les autres orateurs, au sujet du préjudice que les décisions des tribunaux consulaires français en Égypte pourraient causer à la navigation anglaise, si elles étaient trop favorables aux intérêts de la Compagnie de Suez. En ce qui concerne l'autre question, il s'est borné à résumer les conclusions de la lettre adressée, le 3 mars dernier, par lord Granville à sir H. Elliot, et il a maintenu, dans un langage moins absolu, toutefois, que celui de cette dépêche, la prétention de son Gouvernement d'exiger que le mode primitif de perception soit rétabli et appliqué jusqu'à ce que les Puissances étrangères se soient entendues sur le taux de la surtaxe dont on pourrait autoriser le prélèvement sans entraver le commerce maritime.

Je vois, Monsieur le Comte, par le discours de lord Enfield, que, quelque active qu'ait été votre intervention auprès de lord Granville, elle n'a pas eu jusqu'ici pour résultat de faire modifier l'attitude prise par le Cabinet de Londres au début de cette affaire. Je ne puis donc que vous prier de vouloir bien renouveler vos démarches, en insistant sur les considérations qui se trouvent développées dans ma correspondance avec votre Ambassade. Le *Foreign Office* se prévaut de ce que Khalil-Pacha aurait déclaré illégal l'exhaussement, sans l'approbation préalable de la Porte, du tarif établi par l'acte de concession; mais cette déclaration ne pourrait avoir l'importance qu'on veut lui attribuer, qu'autant que la Compagnie aurait dépassé les limites de son tarif: or, elle ne les a pas dépassées, puisqu'elle ne fait autre chose que prélever les droits sur le tonnage utile, ainsi que le firman, tel qu'il nous paraît devoir être interprété, l'y avait autorisée dès le principe. J'ajouterai que l'Angleterre est intéressée à attribuer le même sens que nous aux termes du firman; car si l'interprétation opposée prévalait, une élévation du maximum de la taxe deviendrait aussitôt nécessaire, et l'adhésion que les Puissances maritimes se verraient obligées de donner à cette mesure constituerait un précédent regrettable.

Un des orateurs qui ont soutenu la motion de M. Baillie-Cochrane a émis une observation que nous pourrions nous approprier, le cas échéant, pour amener le Gouvernement anglais à partager nos vues, ou tout au moins à garder une bienveillante neutralité. M. Eastwick a fait remarquer avec raison que, sans les obstacles que le Cabinet de Londres, à l'époque où il était drigé par lord Palmerston, a suscités à l'entreprise du canal, cette grande œuvre eût été terminée beaucoup plus tôt et au prix de sacrifices bien moins considérables, et que, dès lors, l'Angleterre ne doit s'en prendre qu'à elle-même de la nécessité où se trouve aujourd'hui la Compagnie de Suez d'atteindre la limite extrême de son tarif, pour pouvoir exploiter le canal dans des conditions suffisamment rémunératrices.

Agréez, etc.

Signé : Rémusat.

LE CHARGÉ D'AFFAIRES DE FRANCE à Londres
au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Londres, le 30 avril 1873.

Monsieur le Comte, dans une visite que je viens de faire au comte Granville, je lui ai fait observer que ce qui me paraissait acquis, c'est que toutes les Puissances reconnaissaient la compétence exclusive de la Porte pour trancher la question et désiraient également sauver la Compagnie de la ruine. J'ai ajouté que la discussion ne me semblait donc rouler que sur les moyens d'arriver à ce résultat et de garantir tous les intérêts engagés, et j'ai eu soin de faire allusion à l'opinion même émise par Sir H. Elliot dans celles de ses dépêches qui nous ont été communiquées. « Certainement », m'a répondu le comte Granville, « nous ne demandons pas mieux que de faire vivre la Compagnie, mais à certaines conditions : notamment, que ses frais d'administration ne dévoreront pas le plus clair de son revenu. » Je me suis empressé de rappeler que la Compagnie avait déjà donné sur ce point les explications les plus satisfaisantes ; mais, voyant que le principal Secrétaire d'État revenait sur un argument que je croyais déjà complétement réfuté, je n'ai pas pensé qu'il fût opportun de le presser davantage. Il m'a dit, d'ailleurs, que c'était à Constantinople que l'affaire se traitait, et il me semble en effet que, dans l'état de la question, c'est auprès de la Porte qu'il est utile d'agir en ce moment.

Veuillez agréer, etc.

Signé : GAVARD.

Le Ministre des Affaires étrangères
à l'Ambassadeur de France à Londres.

Versailles, le 5 mai 1873.

Monsieur le Comte, la lecture des dernières dépêches de votre Ambassade, relatives à l'affaire du canal de Suez, m'a suggéré quelques observations d'un caractère général dont je crois utile de vous faire part. Je voudrais écarter de la négociation engagée à Constantinople certaines appréciations, qui se sont formées d'après de fausses apparences, et qui nuisent à un examen impartial de la question en elle-même.

Dans vos entretiens avec Lord Granville, je retrouve cette considération, que la Compagnie de Suez s'est plu à s'attribuer le caractère de société française, et que nous hésiterions, de notre côté, à lui reconnaître le caractère de société ottomane.

Si, en matière de juridiction, la Compagnie doit être traitée comme française et non comme égyptienne, dit Lord Granville, non-seulement la décision finale de toutes les questions de taxes passera entre les mains d'une nation européenne, à l'exclusion de toutes les autres, mais encore le canal cessera de fait d'être égyptien ou turc, et deviendra français.

L'idée que la Compagnie, avec l'appui du Gouvernement français, chercherait à décliner la nationalité étrangère et la juridiction qui en est la suite naturelle est entièrement inexacte, et voici l'origine de cette erreur. La Compagnie de Suez est égyptienne, aux termes du contrat passé au Caire le 22 février 1866 et ratifié par le firman du 19 mars suivant, auquel il a été incorporé textuellement. L'article 16 du contrat établit que, conséquemment, elle est régie par les lois et usages du pays, sauf en ce qui concerne les rapports des associés entre eux, pour lesquels elle est justiciable des tribunaux français. Aux termes du même article,

les différends en Égypte entre la Compagnie et les particuliers, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont jugés par les tribunaux locaux, suivant les formes consacrées par les capitulations telles qu'elles y sont comprises et appliquées. Les contestations entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie sont soumises au même régime.

Il n'existe donc aucun doute, monsieur le Comte, ni sur la situation légale de l'administration du canal de Suez, ni sur la juridiction dont elle relève. Si les règles de procédure n'ont pas été constamment suivies, c'est qu'elles ont dû fléchir devant des obstacles bien connus de tous les gouvernements qui ont des nationaux en Égypte. Dans les circonstances où la Compagnie est demanderesse contre un Français, elle a devant le tribunal consulaire français un recours qui lui offre toute sécurité; si elle actionne un Anglais, un Italien, un Allemand, elle trouve également des garanties auprès des tribunaux de l'Angleterre, de l'Italie et de l'Allemagne à Alexandrie ou au Caire, et c'est toujours au prétoire consulaire de ces différentes Puissances qu'elle se présente. Les conditions changent si elle est défenderesse; car, ayant l'indigénat égyptien, c'est devant les tribunaux locaux qu'elle doit être actionnée, et les délibérations qui se poursuivent depuis bientôt cinq ans, à Paris, au Caire et à Constantinople, pour préparer la réforme des institutions judiciaires de l'Égypte, ont assez mis en lumière l'état d'imperfection où elles sont encore aujourd'hui. Le Khédive, dans un esprit d'équité et avec un juste sentiment de la difficulté qui devait se présenter toutes les fois que M. de Lesseps serait défendeur, paraît s'être prêté, dès le principe, à l'établissement d'un *modus vivendi* en vertu duquel les affaires qui peuvent surgir dans ces conditions sont aplanies par la voie administrative ou portées devant le tribunal consulaire français. Mais ce régime, ainsi que l'indiquent les termes employés pour le définir, est essentiellement provisoire; il doit cesser aussitôt que les nouveaux tribunaux égyptiens seront constitués, aussi personne ne presse avec plus de zèle que la Compagnie la conclusion de l'arrangement.

Ainsi, l'administration du canal est, en principe, soumise à la juridiction locale, en ce sens qu'elle est régie par la loi du *forum rei* comme tous les indigènes, individus ou sociétés, et, si elle a obtenu du Vice-

Roi un régime de faveur pour les cas où elle aurait à ester, non devant les tribunaux consulaires étrangers, mais devant la justice territoriale, bientôt elle va être en position de renoncer d'elle-même à un privilége qui, jusqu'ici d'ailleurs, n'a entraîné d'inconvénients pour personne.

L'intervention des tribunaux français dans l'action intentée à la Compagnie de Suez par celle des Messageries nationales ne saurait obscurcir une situation aussi nette. On a conclu de ce que le tribunal de commerce de la Seine et la Cour d'appel avaient retenu la cause, que ces deux juridictions, comme les parties elles-mêmes, méconnaissaient la compétence de la justice égyptienne. Il n'en est rien. Le Gouvernement de la République, je n'hésite pas à le dire, eût préféré qu'une autre direction eût été imprimée au procès. Il a regretté que la question d'incompétence n'eût pas été soulevée dès le début. La marche adoptée par les deux parties leur a été suggérée par des considérations secondaires. L'une ignorait encore, assure-t-elle, les termes mêmes du firman de 1866, au moment où elle a saisi le tribunal de commerce; l'autre avait sans doute confiance dans son droit et espérait, non sans raison, ainsi que l'a démontré l'arrêt de la Cour d'appel, que l'opinion des tribunaux français lui apporterait une force morale pour l'interprétation de ses nouveaux règlements sur le jaugeage. Mais cette déviation n'a point altéré le principe. Les parties ne contestent pas aujourd'hui que le Sultan soit seul compétent pour prononcer sur l'objet du litige. Les nouvelles instances engagées ne sont que la suite plus ou moins naturelle des premières, et, si les tribunaux consentent à rester en possession de l'affaire, c'est en vertu de prescriptions légales clairement établies par l'arrêt de la Cour d'appel en ces termes:

« Considérant que, d'une part, l'article 14 du Code civil attribue une juridiction exceptionnelle et absolue aux tribunaux français pour statuer, sans exception aucune, sur toutes les obligations, nées en pays étranger, dont un étranger peut être tenu envers un Français, et que l'application de cet article doit être faite à tout débat qui s'agite pour des droits privés entre personnes privées;

« Que, d'autre part, l'article 4 du Code civil commande dans tous les cas au juge de juger, sous peine de déni de justice;

« Qu'il suit de ces textes de loi que les tribunaux français ne peuvent être arrêtés dans l'accomplissement de leur mission par la nature, quelle qu'elle soit, administrative ou législative, des actes d'où aurait pu dériver en pays étranger l'obligation d'un étranger envers un Français;

« Que le droit des Français ayant été placé à cet égard sous la protection de la justice française, celle-ci doit trouver en elle-même les moyens complets de son exercice, sans avoir à attendre pour une interprétation quelconque le secours d'une autorité ou d'une justice étrangère;

« Que nulle atteinte n'en saurait résulter pour la souveraineté étrangère, puisqu'en pareil cas la décision du juge français ne porte au fond que sur des droits privés, et que, de toute façon, cette décision ne peut avoir force de chose jugée et force exécutoire à l'étranger qu'en vertu d'un *exequatur* du gouvernement étranger. »

La raison de droit par laquelle nos tribunaux, une fois saisis par la Compagnie des Messageries, ont dû prononcer un jugement n'est donc pas particulière à la cause et n'implique nullement que la justice française considère la Compagnie de Suez comme française. On conteste la compétence de la justice ottomane; c'est, au contraire, comme étrangère que cette Compagnie est envisagée, en vertu d'un article de loi qui s'appliquerait de même à tout étranger en cas semblable, et sans que d'ailleurs le jugement soit exécutoire au delà de nos frontières.

Après ces explications, il ne saurait donc, je le crois, subsister aucun doute sur le peu de fondement des arguments que l'on voudrait tirer contre la Compagnie, soit du *modus vivendi* qu'elle a obtenu temporairement de l'équité du Khédive, en raison de l'insuffisance des tribunaux indigènes égyptiens, soit du *modus agendi* qui a été suivi par les deux parties dans leurs contestations et qui s'est imposé à nos tribunaux. La discussion ne pourra que gagner à être dégagée d'une considération accessoire qui, sans toucher au fond du débat, le compliquait de difficultés plus apparentes que réelles. Le percement de l'isthme de Suez a été certainement une idée française; c'est un fait

acquis à l'histoire de la civilisation et que nous retenons au compte des services que la France lui a rendus. Mais, si la Compagnie a été française dans ses éléments constitutifs, elle est devenue moralement universelle par les capitaux qui, de tous les points du monde, ont concouru à son œuvre. Elle a toujours été et demeure égyptienne par la loi qui la régit. En ce qui nous concerne, nous respectons comme un principe de droit public et comme une sauvegarde pour cette grande entreprise la souveraineté étrangère sous la protection de laquelle elle est placée, et qui, selon nous, a seule compétence pour décider la question en litige.

Agréez, etc.

Signé : RÉMUSAT.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

Versailles, le 6 mai 1873.

Monsieur le Comte, vous m'avez fait l'honneur de me communiquer, le 8 du mois dernier, le texte d'une note que vous veniez d'adresser au Ministre des Affaires étrangères du Sultan pour le prier officiellement de vous faire connaître dans quel sens le Gouvernement ottoman interprétait les mots *tonneau de capacité,* employés dans l'acte de concession de la Compagnie. Vous avez, en même temps, notifié à Safvet-Pacha notre adhésion conditionnelle à la réunion d'une commission internationale qui serait chargée, la signification de ces mots une fois arrêtée, de déterminer l'écart existant, pour chaque pays, entre le tonnage utile et le tonnage officiel.

J'approuve complétement, Monsieur le Comte, la teneur de votre note: les vues de mon Département y sont exposées avec une mesure et une lucidité qui ne peuvent que contribuer au succès de vos démarches, et j'espère que vous aurez bientôt à me transmettre une réponse

favorable. En attendant, je me plais à vous renouveler mes remercîments pour le concours éclairé que vous me prêtez en cette circonstance.

Agréez, etc.

Signé : Rémusat.

Le Président de la Compagnie du canal de Suez
au Ministre des Affaires étrangères.

(extrait.)

Paris, le 14 juin 1873.

Monsieur le Duc, j'ai été invité à communiquer à Votre Excellence un extrait du procès-verbal de la séance tenue, le 10 de ce mois, par le conseil d'administration de la Compagnie du canal de Suez.

Cet extrait contient le récit détaillé de la mission que je viens de remplir, pendant cinq mois, à Constantinople, pour défendre les droits des actionnaires français qui ont constitué, par leurs capitaux, l'entreprise de la nouvelle voie maritime et en ont assuré le succès par leur persévérance et leur dévouement.

. . . .

J'ai été chargé d'appeler particulièrement l'attention de Votre Excellence sur le dernier paragraphe, ainsi conçu, de mon compte rendu :

« Il s'agit simplement, en présence des réclamations contraires des ambassadeurs de France et d'Angleterre, de demander, comme autrefois, le maintien du *statu quo*, en attendant que toutes les Puissances maritimes se mettent d'accord pour rentrer dans la vérité officielle du mesurage de la partie utilisable des navires, et pour adopter un mode universel, équitable et égal pour tous les pavillons, mode qui, suivant l'opinion de la science, ne pourra pas être différent de celui que nous avons adopté nous-mêmes. »

La Compagnie est décidée à se renfermer dans l'exécution littérale de son contrat. Tout changement fait sans son consentement serait une violation de ce contrat. Elle a déjà protesté contre un projet de surélévation de la taxe de navigation, parce que ce serait l'arbitraire remplaçant la légalité, la suppression de toute garantie d'avenir pour le commerce maritime et la voie ouverte à la destruction des conventions en vertu desquelles les capitaux français ont été appelés.

Votre Excellence jugera dans quelle mesure il Lui conviendra d'appuyer les moyens de défense de la Compagnie du canal, qui consistent à empêcher la Porte, pour donner satisfaction à des exigences diplomatiques, de faire subir une modification à notre cahier des charges sans un concert des parties contractantes.

En vous exprimant, Monsieur le Duc, notre gratitude pour la protection efficace que n'a cessé de nous accorder le Département des Affaires étrangères et dont vous venez encore de nous donner un nouveau témoignage, je vous prie d'agréer, etc.

Signé : FERD. DE LESSEPS.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

(EXTRAIT.)

Versailles, le 28 juin 1873.

Monsieur le Comte, le Président de la Compagnie de Suez demande que mon Département insiste, à Constantinople, pour le maintien provisoire du système de perception employé depuis un an par l'administration du canal. L'intérêt des nombreux actionnaires français qui ont confié leurs fonds à cette entreprise suffit pour motiver, de notre part, des démarches dans ce sens; mais, si la commune entente vers laquelle tendent les efforts de la Porte vous semble devoir se réaliser

plus facilement sur le terrain de la combinaison dont vous m'avez déjà entretenu, et qui consisterait dans l'établissement d'une surtaxe temporaire, vous pourrez appuyer cette combinaison, à la double condition, toutefois, que, d'une part, le taux de la surtaxe soit assez élevé pour assurer aux capitaux engagés dans l'entreprise une rémunération convenable, et que, d'autre part, cette surtaxe elle-même soit uniquement considérée comme la représentation approximative de l'excédant de droits qu'auraient à payer les navires, s'ils étaient jaugés selon leur capacité utilisable. Cette dernière condition, je n'ai pas besoin de vous le faire remarquer, a particulièrement pour objet de sauvegarder les intérêts du commerce maritime, auquel il importe, en effet, que le maximum de 10 francs établi par le firman de concession ait, en tout, le caractère d'une limite infranchissable.

Quant au taux du droit additionnel, il ne devrait pas, à mon avis, dans l'état actuel des recettes de la Compagnie, être inférieur à 5 francs par tonneau de jauge officielle. Ce chiffre équivaut, à peu près, à l'excédant des perceptions effectuées d'après le *gross tonnage* sur celles qui seraient effectuées d'après le *net tonnage*. Les recettes se maintiendraient ainsi au niveau actuel, ce qui permettrait à la Compagnie de distribuer un revenu de 2 à 3 p. o/o à ses actionnaires, tout en laissant encore subsister un arriéré de plusieurs années.

Agréez, etc.

Signé : BROGLIE.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Constantinople
au Ministre des affaires étrangères.

Thérapia, le 1er juillet 1873.

Monsieur le Duc, le Conseil des Ministres a rendu une décision dont le texte vient de m'être communiqué à titre confidentiel, en attendant la notification qui en sera faite aux Cabinets intéressés.

Par cette décision, le Gouvernement ottoman s'est borné à poser des principes généraux sans entrer dans les détails d'exécution; mais il s'est servi d'un langage qui n'exclut pas les commentaires. En cherchant à dégager le véritable sens des mots, on peut ramener, je crois, la décision ministérielle aux propositions suivantes :

« La capacité imposable des navires transitant par le canal de Suez est leur capacité utilisable.

« La Compagnie du canal doit adopter le système de jaugeage qui serait reconnu comme donnant le plus exactement possible cette capacité utilisable. Le système qui lui est recommandé comme le plus exact parmi ceux qui sont en vigueur est le système Moorsom. Néanmoins, si la Compagnie rejette ce système, la Porte fait appel à une commission internationale pour déterminer, d'un commun accord, le meilleur mode de mesurage du tonnage utile des navires. »

En rendant cette décision, la Porte a eu pour premier objectif de dégager entièrement sa responsabilité. Elle ne se prononce catégoriquement que sur un principe, celui de la capacité utilisable, et prétend n'être responsable ni envers M. de Lesseps de l'obstacle mis à l'exercice d'un droit, ni envers les Gouvernements étrangers des sommes perçues par la Compagnie. Les Ministres ont ensuite eu en vue les intérêts de la Compagnie, qu'ils savent liés à ceux de l'Empire ottoman, et ils ont tenu grand compte, en outre, de l'opinion exprimée par le Gouvernement français. Tout en constatant ces dispositions, je ne pouvais m'attendre à un résultat aussi satisfaisant.

En résumé, toute la question se ramène aujourd'hui aux deux termes auxquels, dès le début de l'affaire, M. le comte de Rémusat l'avait lui-même réduite, puisqu'il avait accepté le principe de la commission et qu'il avait subordonné son adhésion définitive à l'interprétation préalable de l'acte de concession dans le sens de la capacité utilisable. La condition essentielle exigée par le département se trouvant remplie, je pense, Monsieur le Duc, si votre sentiment est conforme à celui de votre prédécesseur, que vous n'aurez pas d'objection

à faire représenter le Gouvernement français dans une commission technique internationale dont les travaux serviraient de base à une solution définitive et légale.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Vogüé.

L'Ambassadeur de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

Thérapia, le 16 juillet 1873.

Monsieur le Duc, j'ai l'honneur de vous adresser ci-annexé copie d'une note que la Sublime Porte m'a écrite, en réponse à ma note du 5 avril relative au jaugeage des navires transitant par le canal de Suez.

Cette pièce renferme la traduction officielle de la lettre vizirielle adressée au Khédive, et dont j'ai eu l'honneur de vous entretenir par ma dépêche du 2 de ce mois.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Vogüé.

Première annexe.

Le Ministre des Affaires étrangères de Turquie
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

Le 16 juillet 1873.

Monsieur l'Ambassadeur, en réponse aux communications que Votre Excellence a bien voulu adresser à mon département relativement à la question du droit de passage perçu par la Compagnie du canal de Suez, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint la traduction de la lettre que la Sublime Porte vient d'adresser à ce sujet à Son Altesse le Khédive.

Ce document expose clairement le point de vue sous lequel le Gouverne-

ment impérial envisage dans toutes ses conséquences le nouveau système de perception adopté par la Compagnie du canal maritime. Je me borne donc à prier Votre Excellence de vouloir bien en faire part à son Gouvernement, pour l'édifier sur la manière de voir de la Sublime Porte à l'égard d'une question qui intéresse au plus haut point le commerce et la navigation.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Rachid.

DEUXIÈME ANNEXE.

Son Altesse le Grand Vizir
à son Altesse le Khédive d'Égypte.

17 djemazi-el-oula 1290
(12 juillet 1873).

Altesse, ainsi que Votre Altesse le sait, depuis l'ouverture du canal de Suez jusqu'au 1er juillet 1872, la Compagnie avait perçu, à titre de droit de passage, sur les navires traversant le canal, 10 francs pour chaque tonneau inscrit sur les papiers de bord, sans que cette perception eût été confirmée par le Gouvernement impérial. Mais, à partir du 1er juillet, la Compagnie a procédé, toujours sans autorisation préalable du Gouvernement, à la perception de la même taxe d'après le nouveau système adopté par elle pour le jaugeage des navires. Ce procédé n'a pas manqué de soulever les réclamations des Puissances. Ces dernières, ainsi que la Compagnie, se sont adressées au Gouvernement impérial pour l'interprétation de la clause de l'acte de concession accordé, le 2 rebi-ul-ewel 1272, pat l'Administration égyptienne à la Compagnie de Suez et confirmé par le firman impérial du 2 zilkadé 1282, portant qu'on n'excédera pas pour le droit de navigation le chiffre maximum de 10 francs par tonneau de capacité. En conséquence, et vu la nécessité d'écarter les réclamations existantes en fixant l'interprétation de cette clause, le Conseil des Ministres a délibéré sur cette question et l'a soumise à un examen attentif et approfondi. Or, en ratifiant, comme il est dit ci-dessus, l'acte de concession susmentionné, le Gouvernement n'a entendu, en réalité, l'expression de « tonneau de capacité » qui se trouve dans un passage de cet acte que dans un sens absolu; il n'a eu nullement en vue le tonneau inscrit sur les papiers de bord de telle ou telle Puissance.

En effet, les navires de tout pavillon traversent le canal; ils doivent, d'après les dispositions de l'acte de concession, être soumis à une taxe égale. Mais,

comme les différents Gouvernements n'ont pas encore adopté un système de tonnage identique, il était nécessaire de faire usage de l'expression de tonneau de capacité en général, de telle manière que cette expression pût s'appliquer au tonneau qui serait plus tard adopté par tous les Gouvernements, ainsi que par le Gouvernement impérial pour sa marine.

Dans cet ordre d'idées, il serait naturel d'adopter le tonnage qui donnerait, avec la plus grande approximation, la capacité utilisable. Or, comme parmi les systèmes officiels actuellement en usage, le système Moorsom est évidemment celui qui en approche le plus, la Sublime Porte est d'avis qu'on devrait s'en tenir au *net tonnage* fixé d'après ce système. Toutefois, dans le cas où les Puissances ou M. de Lesseps ne désireraient pas continuer à maintenir ce système, il serait nécessaire de réunir une commission internationale à l'effet de déterminer la capacité utilisable. Il est évident que le Gouvernement impérial ne peut fixer un mode de mesurage définitif qui n'a pas encore été arrêté et adopté par les autres Gouvernements.

Tel étant le résultat de la délibération du Conseil des Ministres, et Sa Majesté, à qui l'affaire a été soumise, ayant ordonné d'agir en conformité, je viens porter la décision qui précède à la connaissance de Votre Altesse, afin qu'elle veuille bien aviser aux mesures nécessaires en conséquence.

L'Ambassadeur de France à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères.

(*Extrait.*)

Thérapia, le 6 août 1873.

Monsieur le Duc, en accusant réception au Grand Vizir de sa lettre du 12 juillet, le Khédive avait demandé des explications sur le sens de la dernière phrase. La Porte a répondu par la nouvelle lettre vizirielle dont j'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint la traduction.

Agréez, etc.

Signé : Vogüé.

ANNEXE.

Son Altesse le Grand Vizir
à Son Altesse le Khédive d'Égypte

6 djemazi-el-aker.

J'ai eu l'honneur de recevoir la lettre que Votre Altesse a bien voulu m'adresser, en date du 22 djemazi-el-ewel, pour demander des éclaircissements relativement à la décision de la Sublime Porte mentionnée dans ma lettre du 17 du même mois, sur le système de tonnage devant servir de base à la perception de la taxe sur les navires traversant le canal de Suez.

Ainsi que Votre Altesse le sait, la Compagnie s'en était référée à l'avis et à la décision du Gouvernement impérial, en vue de la solution de cette affaire. L'avis et la décision exposés dans ma susdite lettre étant conformes à l'équité et à la justice, nous avons lieu d'espérer que la Compagnie réglera sa conduite là-dessus. Je prie Votre Altesse de vouloir bien notifier le contenu de cette même lettre à la Compagnie du canal maritime, en la prévenant, en même temps, qu'elle assumerait la responsabilité des conséquences qui résulteraient de sa conduite, si elle était opposée à l'avis et à la décision justes et légaux de la Sublime Porte.

Le Ministre des Affaires étrangères
au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

Versailles, le 8 août 1873.

Monsieur, par sa lettre du 16 du mois dernier, M. le comte de Vogüé m'a communiqué la traduction officielle de la lettre que le Grand Vizir a écrite au Khédive, pour lui notifier la décision de la Porte dans l'affaire du canal de Suez.

Le Gouvernement ottoman reconnaît, par cette décision, le principe de la capacité utilisable, et, dans le cas où soit les autres Puissances, soit M. de Lesseps, refuseraient d'admettre que le tonnage net obtenu au moyen de la méthode Moorsom est la représentation de cette capacité, il défère la question à une commission internationale.

Il résulte, d'un autre côté, d'un télégramme que M. le comte de Vogüé m'a envoyé le 2 de ce mois, que les représentants de plusieurs Puissances insistent à Constantinople pour que la Compagnie de Suez reçoive l'ordre de revenir dès à présent à l'ancien mode de perception. J'espère, Monsieur, que vous réussirez à empêcher qu'une décision soit prise dans ce sens. De mon côté, je fais remettre aux différents Gouvernements la note dont copie est ci-annexée. Les considérations qui s'y trouvent développées me paraissent de nature à produire une sérieuse impression sur l'esprit de la Porte ottomane, et je ne puis que vous engager à les utiliser à l'appui de vos démarches.

Aujourd'hui, du reste, que le principe de la capacité utilisable a définitivement prévalu, le règlement de l'affaire de Suez ne peut plus soulever que des difficultés de détail. Je me plais à reconnaître que cet important résultat est dû, en grande partie, aux efforts éclairés de M. le comte de Vogüé, à qui je me réserve d'en exprimer verbalement ma satisfaction.

Recevez, etc.

Signé : Broglie.

ANNEXE.

Versailles, le 7 août 1873.

Par une lettre que le Grand Vizir a écrite au Khédive et dont la traduction a été officiellement communiquée aux Puissances maritimes, le Gouvernement ottoman a fait connaître sa décision sur les questions relatives au péage de l'isthme de Suez.

La lettre vizirielle, par l'interprétation qu'elle donne des mots *tonneau de capacité*, reconnaît formellement à la Compagnie le droit de baser ses perceptions sur la capacité utilisable : c'est-à-dire, de percevoir la taxe de 10 fr., établie par l'acte de concession, autant de fois que le navire en transit peut porter de tonneaux de marchandises sans cesser d'être dans de bonnes conditions de navigabilité. Que le nombre de ces tonneaux soit supérieur ou inférieur à celui qu'indiquent les papiers de bord, la Compagnie n'a pas à s'en préoccuper; elle ne saurait être tenue d'admettre comme exacte la méthode suivant laquelle le bâtiment a été jaugé dans son pays d'origine, puisque,

d'après la déclaration expresse du Gouvernement ottoman, les mots *tonneau de capacité* ne désignent nullement le tonnage inscrit sur les papiers de bord de telle ou telle Puissance.

Ce principe est trop rationnel pour n'avoir pas obtenu par avance l'adhésion des Puissances intéressées. Toute méthode de jaugeage n'a-t-elle pas pour but, en effet, de déterminer le nombre de tonneaux qu'un navire peut prendre à fret, et, si la méthode appliquée donne un chiffre inexact, n'est-il pas juste, et dans certains cas nécessaire, de rectifier ce résultat? La question se réduit donc à savoir si l'on arrive à un résultat vrai par l'emploi du mode de mesurage usité chez les principales nations maritimes. Avant de passer à l'examen des autres points traités dans la lettre vizirielle, on croit devoir entrer, à cet égard, dans quelques explications.

Il est établi, en France, qu'une quantité de marchandises du poids de 1,000 kilogrammes occupe, en moyenne, un espace de 1 mètre cube 44 centièmes, et l'équivalence entre ce poids et ce volume est généralement admise par les autres nations maritimes. La capacité utilisable d'un navire se compose donc d'autant de fois 1 mètre cube 44 centièmes qu'il peut porter de milliers de kilogrammes en marchandises; en d'autres termes et pour employer un exemple basé sur des chiffres, si la charge normale d'un bâtiment, le poids maximum des marchandises qu'il peut prendre à fret en restant navigable, est de 100,000 kilogrammes, son tonnage utile, c'est-à-dire la portion de son volume total qui serait occupée par une cargaison pesant 100,000 kilogrammes, doit être de 144 mètres cubes. Mais par quel moyen détermine-t-on le tonnage utile? Est-ce par la constatation matérielle du nombre de kilogrammes que peut porter le navire? Non, c'est par une simple opération de cubage. On calcule, d'abord, le volume total du bâtiment; puis, on fait subir à ce volume une réduction correspondante à l'écart moyen que l'on a reconnu exister entre la capacité totale et la capacité utilisable. Il semble, dès lors, que la détermination de la capacité utilisable ne saurait rencontrer aucune difficulté; et cependant l'exactitude des résultats ainsi obtenus est, dans la pratique, sérieusement contestée : c'est de là qu'est née la question du péage de l'isthme de Suez.

En quoi le mode actuel de jaugeage peut-il être défectueux? Serait-ce que la méthode employée pour le cubage des navires donnerait des chiffres erronés? Il est au contraire avéré que le système Moorsom fournit le moyen d'évaluer aussi approximativement que possible la contenance totale d'un bâtiment, et que son adoption, qui se généralise chaque jour davantage, a réalisé, sous ce rapport, un progrès notable dans les méthodes de jaugeage en vigueur chez les nations maritimes. Serait-ce plutôt que l'écart moyen entre la capacité totale et la capacité utilisable aurait été mal calculé? Là réside, en effet, la cause de l'erreur.

L'inexactitude du tonnage officiel date, en France, de l'année 1837, époque à partir de laquelle la capacité utilisable, qui avait été jusqu'alors évaluée, d'après des calculs d'une justesse reconnue, à 60 p. 0/0 de la capacité totale, ne fut plus censée représenter que 51 p. 0/0 de cette capacité. L'administration française ne se dissimulait pas, d'ailleurs, qu'en réduisant ainsi d'un sixième environ le tonnage officiel, elle s'éloignait de la vérité; mais elle voulait, avant tout, rapprocher le système français des systèmes en vigueur chez les autres nations, quelque défectueux qu'ils fussent, pour ne pas laisser la marine nationale souffrir plus longtemps, en matière de taxes de navigation, des inégalités de traitement qui étaient la conséquence forcée de la différence des tonnages officiels. On ajoutera que, par suite, notamment, des progrès réalisés dans les constructions navales, la capacité utilisable représente aujourd'hui, en moyenne, au delà de 60 p. 0/0 de la capacité totale des navires.

Aucune Puissance ne saurait, du reste, se refuser à reconnaître que le tonnage inscrit sur les papiers de bord est, en général, inférieur à la réalité, et que la capacité utilisable d'un bâtiment dépasse 51 p. 0/0 de son volume. Le Gouvernement anglais, en particulier, s'est implicitement prononcé dans ce sens. Lord Granville, en effet, tout en soutenant, dans la lettre qu'il a écrite à Sir H. Elliot le 31 août 1872 et dont plusieurs Puissances ont reçu communication, que la Compagnie de Suez devait continuer à percevoir ses taxes d'après le tonnage inscrit sur les papiers de bord, ne s'en montrait pas moins disposé à admettre, en principe, que, pour les navires à vapeur, la meilleure base de perception serait le tonnage officiel sans déduction de l'espace occupé par la machine et les soutes à charbon; d'où il résultait que, dans son opinion, et sauf quelques réserves concernant les bâtiments affectés au transport de troupes ou de passagers, cet espace pouvait être regardé comme l'équivalent de la différence existant entre le tonnage réellement utile et le nombre de tonneaux obtenu par l'application de la méthode anglaise de jaugeage.

Indépendamment de la cause d'erreur qui réside dans la faiblesse des évaluations relatives à la capacité utilisable, il en est une dont il convient aussi de tenir compte, quoiqu'elle soit moins avérée et qu'elle se rapporte uniquement aux bâtiments à vapeur: c'est l'exagération des déductions qu'on fait subir au tonnage officiel de ces bâtiments dans le but d'exonérer l'emplacement occupé par la machine et le charbon de l'application des taxes maritimes. Comme la plupart des navires qui traversent l'isthme sont mus par la vapeur, ces deux causes se trouvent presque toujours réunies. Or, la Compagnie estime que, pour en neutraliser l'effet, il est nécessaire, en percevant les taxes de transit, d'augmenter de près de 50 p. 0/0 le tonnage net inscrit sur les papiers de bord, ou, ce qui revient au même, de prendre pour base de perception le *gross tonnage*, c'est-à-dire le tonnage officiel avant les déductions.

Après avoir expressément reconnu le principe de la capacité utilisable, le

Gouvernement ottoman évite, dans la lettre vizirielle, de prendre une décision sur ces questions d'application. Il se borne à constater qu'il ne s'est prononcé sur la légalité ni de l'une ni de l'autre des deux bases de perception que la Compagnie a tour à tour adoptées : en premier lieu, lorsqu'au début de son exploitation, désirant encourager le commerce maritime à délaisser les anciennes voies, elle a perçu les taxes sur le tonnage net officiel; en second lieu, lorsque, après trois années de sacrifices financiers, elle s'est décidée à atteindre la limite extrême de son tarif et à effectuer ses perceptions d'après le *gross tonnage*, qui lui a paru représenter approximativement le tonnage utile des bâtiments à vapeur. La Compagnie a-t-elle, en prenant cette dernière décision, outre-passé son droit? Oui, sans doute, s'il est vrai que le tonnage officiel diffère à peine du tonnage utile; non, si le tonnage utile est notablement supérieur au tonnage officiel. Or, sur ce point, la Porte, n'ayant pas d'opinion arrêtée, préfère s'abstenir. Elle incline, il est vrai, à penser que le tonnage officiel obtenu par la méthode anglaise se rapprocherait assez de la capacité utilisable pour devoir être adopté comme base de perception; mais elle se hâte d'ajouter que, si cette manière de voir n'est pas partagée soit par les Puissances, soit par M. de Lesseps, la question devra être déférée à une commission internationale qui sera chargée de déterminer la capacité utilisable.

Ce dernier mode de solution paraît au Gouvernement français aussi équitable que pratique. Il existe, en effet, entre le tonnage officiel des bâtiments et leur tonnage utile, un écart trop considérable pour que le premier tonnage puisse servir, même provisoirement, de base aux perceptions actuelles de la Compagnie. On ignore si, comme la Porte paraît le croire, le résultat obtenu par la méthode anglaise est aujourd'hui celui qui se rapproche le plus, ou, pour mieux dire, qui s'éloigne le moins de la capacité utilisable; mais il est certain que la méthode française et, surtout, la méthode autrichienne, récemment abandonnées à cause de la défectuosité des procédés de cubage, donnaient, au point de vue du tonnage utile, des résultats préférables à ceux que l'on obtient par le système anglais : ainsi un navire qui, mesuré d'après ce système, jauge 824 tonneaux, en aurait jaugé 1,000 d'après l'ancienne méthode autrichienne. On ne saurait, d'ailleurs, s'attendre à ce que la Compagnie de Suez abandonne volontairement un mode de perception dont la base est, suivant elle, le principe de la capacité utilisable : ce n'est pas au moment où ce principe vient d'être officiellement reconnu qu'elle va renoncer à en invoquer le bénéfice, alors surtout que le retour à l'ancienne tarification aurait les conséquences les plus désastreuses pour ses intérêts.

Le mandat de la commission internationale à laquelle la sage prévoyance de la Porte ottomane a réservé la solution de la question technique de tonnage devrait, dans l'opinion du Gouvernement français, être strictement limité à la détermination de la capacité utilisable. La commission aurait,

avant tout, à rechercher, au moyen des observations et des études comparatives qu'elle jugerait nécessaires, à quelle fraction de la capacité totale correspond, en moyenne, la capacité utilisable. Cette vérification terminée, les autres points seraient bientôt réglés : il y aurait le même écart, entre le tonnage utile et le tonnage officiel, qu'entre la fraction qui serait déterminée par la commission et celle de 51 p. o/o qui sert aujourd'hui de base au calcul de jaugeage; il serait, dès lors, facile de fixer le tant pour cent dont devrait être augmenté le nombre des tonneaux portés sur les papiers de bord, pour que la Compagnie pût percevoir la taxe sur toute la capacité utilisable. D'un autre côté, l'e amen et, au besoin, la rectification des procédés employés pour déduire l'espace occupé par la machine et le charbon ne présenteraient sans doute point de sérieuses difficultés, et les travaux de la commission ne tarderaient pas à aboutir à une solution qui concilierait tous les intérêts.

En circonscrivant dans ces limites le mandat de la commission, on en accélérera l'accomplissement. Plus le travail sera simplifié, plus l'entente sera facile entre les commissaires. La grande question de l'unification des méthodes de jaugeage ne sera pas résolue encore; mais elle aura fait un pas décisif, le jour où, sur un point aussi fréquenté que l'est le canal de Suez par les marines de toutes les nations, le principe de la capacité utilisable recevra une application incessante. Quant au choix du lieu de réunion, le Gouvernement français n'a pas de préférence à exprimer; il lui paraît seulement nécessaire que la commission trouve, dans la ville où elle sera convoquée, toutes les facilités désirables pour effectuer rapidement ses investigations.

Il est d'autant plus à souhaiter que la commission internationale proposée par la lettre vizirielle soit promptement convoquée, que l'on conçoit difficilement quel sera, avant sa réunion et pendant ses travaux, le régime qui pourra, sans soulever de réclamation, être appliqué aux navires dans le canal de Suez. Des démarches ont été récemment faites auprès de la Porte ottomane, à l'effet d'obtenir que la Compagnie reçoive l'ordre de revenir dès à présent à l'ancienne tarification. Mais il est peu probable, et que cet ordre soit donné, et que, s'il venait à l'être, la Compagnie pût être contrainte de s'y conformer. Comment exiger d'elle qu'au moment même où on lui reconnaît, en principe, le droit de taxer toute la capacité utilisable, elle adopte un mode de perception qui n'atteint qu'une partie de cette capacité? Et que de complications pourraient s'ensuivre, si, comme il est probable, la commission conclut à l'élévation du nombre des tonneaux inscrits sur les papiers de bord! Dans ce cas, la Compagnie ne serait-elle pas en droit de réclamer un dédommagement du déficit occasionné dans ses recettes? Elle pourrait, il est vrai, être autorisée à percevoir, jusqu'à l'époque où la commission se séparerait, une taxe supplémentaire établie sur la jauge officielle; mais, pour que cette mesure ne soulevât aucune réclamation de sa part, il faudrait que la surtaxe

fût calculée de manière à représenter la différence en sus que les navires auraient à payer s'ils étaient jaugés d'après leur capacité utilisable : or, les éléments de ce calcul manquent encore, c'est la commission qui est appelée à les fournir. On le voit donc, tant que la question plutôt posée que résolue par la lettre vizirielle n'est pas tranchée, on ne peut s'attendre à ce que la Compagnie adopte la base de taxation qui lui est le plus défavorable; elle maintiendra probablement le tarif actuel, et l'on reste ainsi en présence des difficultés dont on voulait sortir.

Au lieu de s'arrêter à ces questions secondaires, les Puissances maritimes envisageront certainement à un point de vue plus élevé les devoirs de protection qu'elles ont à remplir à l'égard du commerce maritime. Elles comprendront que ses intérêts et ceux de la Compagnie de Suez sont solidaires, et qu'elles sauvegardent les uns comme les autres en assurant à cette société les moyens d'exploiter dans des conditions suffisamment rémunératrices la voie nouvelle dont elle a doté le monde. Quant au Gouvernement français, quelque sollicitude que lui inspire une entreprise que la France a puissamment aidée de ses capitaux en même temps que de ses sympathies, quelque désir qu'il ait de la soustraire à des embarras financiers qui sont, en partie, la conséquence des embarras qu'a rencontrés, à une autre époque, la courageuse initiative de son promoteur, c'est surtout dans l'intérêt du commerce maritime qu'il appelle de ses vœux une entente générale. Ce n'est, en effet, qu'à la faveur de cette entente que les Puissances européennes pourront faire introduire dans le tarif de la Compagnie les améliorations qu'il comporte, notamment au point de vue de l'allégement des charges afférentes aux navires sur lest, aux transports de guerre et aux paquebots-poste; conserver le maximum de 10 francs par tonneau comme limite infranchissable; obtenir l'abaissement de cette taxe lorsque la situation de l'entreprise sera devenue prospère; faire établir, enfin, qu'en raison du caractère essentiellement international du canal de Suez, les conditions du transit ne pourront jamais être aggravées sans un accord préalable entre la Porte ottomane et les principaux Gouvernements intéressés.

Le Ministre des Affaires étrangères
aux Agents diplomatiques français auprès des Puissances maritimes.

(EXTRAIT.)

Versailles, le 12 août 1873.

Monsieur, le Gouvernement ottoman a fait connaître, par une lettre vizirielle adressée au Khédive, et dont vous trouverez ci-joint la tra-

duction officielle, sa décision définitive sur les questions relatives au péage de l'isthme de Suez.

Le résultat de l'examen auquel cette décision a donné lieu, de la part de mon Département, est consigné dans la note que j'ai l'honneur de vous transmettre également ci-annexée. Comme vous le verrez, l'opinion du Gouvernement français peut se résumer ainsi qu'il suit :

Le principe de la capacité utilisable étant désormais reconnu, il y a lieu de réunir au plutôt une commission internationale pour en régler l'application au péage du canal de Suez.

Le mandat de cette commission devra être strictement limité à la détermination du rapport moyen existant entre la capacité totale des navires obtenue par le système Moorsom et leur capacité utilisable.

Pendant les travaux de cette commission, la Compagnie de Suez continuerait provisoirement à appliquer le mode actuel de perception, qui, d'après ses évaluations, permet d'atteindre tout le tonnage net utilisable des bâtiments à vapeur.

Je vous prie, Monsieur, de remettre une copie de cette note à M. le Ministre des Affaires étrangères de ......, en exprimant le vœu que son Gouvernement s'associe aux conclusions qui s'y trouvent formulées.

Recevez, etc.

Signé : Broglie.

Le Chargé d'affaires de France à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères.

Thérapia, le 20 août 1873.

Monsieur le Duc, j'ai reçu la dépêche que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'adresser le 8 de ce mois, et à laquelle était joint un mémoire qui résume la situation faite à la Compagnie de Suez par les lettres vizirielles écrites au Khédive. Ce travail plein d'intérêt m'eût fourni des arguments puissants, si j'avais dû combattre, il y a une semaine, chez le Gouvernement ottoman, la velléité de rendre obligatoire pour la Compagnie l'application immédiate du *net tonnage;* mais Votre Excellence sait que je n'ai pas eu à lutter sur ce terrain et que

le Gouvernement ottoman s'est dérobé aux instances des agents de plusieurs Puissances à Constantinople en provoquant, par la circulaire ci-jointe, la réunion d'une commission internationale. Cette combinaison finale est la seule qui renferme une solution et puisse écarter des complications sérieuses. Il importe, toutefois, de bien s'entendre, avant l'ouverture des conférences, sur ses attributions, sur la nature de son mandat, sur le degré d'autorité réservé à ses conclusions. Or, les divergences apparaissent déjà sur ces divers points. Si la commission est, comme Votre Excellence le pense, comme le texte de la lettre vizirielle l'indique clairement, une assemblée technique, chargée uniquement de déterminer la capacité utilisable des navires, elle peut, pour ainsi dire, omettre la question spéciale du canal de Suez, généraliser sa tâche et rechercher scientifiquement à quelle fraction de la capacité totale des navires correspond leur capacité utilisable. Cette fraction étant admise d'un accord unanime, M. de Lesseps l'adopterait, fidèle à l'interprétation souveraine de la Porte, qui a reconnu la base de la capacité utilisable, et il serait fondé à augmenter de tant pour cent, selon le verdict de la commission, le nombre de tonneaux portés sur les papiers de bord. Resterait à examiner quels procédés devraient être employés pour déduire l'espace occupé par les machines et le charbon, et on obtiendrait enfin un résultat qui serait la loi de la Société du canal. Telle devrait être, je me l'imagine, la marche rationnelle des travaux; j'estime néanmoins que la communication du mémoire que Votre Excellence a fait remettre aux divers Gouvernements sera d'autant plus opportune, que je vois régner ici, dans l'esprit de leurs agents, quelque incertitude en ce qui touche le rôle de la commission, et la précision avec laquelle le Gouvernement français l'expose et l'analyse est bien propre à les éclairer et peut-être à les rallier à notre sentiment.

Quant à la Sublime Porte, c'est dans la plus stricte neutralité qu'elle entend se maintenir.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Le Sourd.

ANNEXE.

Son Excellence Rachid-Pacha, Ministre des Affaires étrangères de Turquie, aux Représentants de la Sublime Porte à l'étranger.

La décision du Gouvernement impérial relative aux droits du canal de Suez, que je vous ai communiquée par ma dépêche en date du 19 juillet, prévoit le cas où, par suite d'un défaut d'entente quant à l'application des principes posés par la Sublime Porte, il y aurait lieu d'avoir recours, pour la solution définitive, aux lumières de la commission internationale. A ce point de vue, cette question vient désormais s'ajouter tout naturellement aux attributions de la commission dont le Gouvernement impérial prenait l'initiative de proposer la convocation par sa circulaire en date du 1er janvier 1873. Cette dernière proposition ayant été accueillie partout avec empressement depuis longtemps, et Constantinople ayant été presque unanimement désigné comme le lieu de sa réunion, il a été décidé qu'elle sera convoquée le 15 septembre prochain, afin de ne pas retarder plus longtemps des travaux dont l'utilité se fait sentir d'une manière si impérieuse. En outre, il a été convenu que les Puissances participantes auraient la faculté de s'y faire représenter à leur convenance, soit par un, soit par deux délégués.

Veuillez, en notifiant la date de cette réunion à M. le Ministre des Affaires étrangères, le prier de désigner les personnes qui auront la mission d'y représenter le Gouvernement......

Le Chargé d'affaires de France à Londres au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Londres, le 1er septembre 1873.

Monsieur le Duc, dans sa réponse à la note que je lui avais transmise conformément aux instructions de Votre Excellence, lord Granville donne à la lettre vizirielle une interprétation tout autre que celle qui résulte de l'examen dont elle a été l'objet de la part de Votre Ex-

cellence. D'après le Gouvernement britannique, la Compagnie de Suez n'aurait pas le droit de percevoir d'autres taxes de transit que celles établies sur la base du tonnage net mesuré d'après le système Moorsom, jusqu'à l'adoption d'un autre système par la commission internationale. J'ai fait remarquer à lord Granville, avec lequel je viens d'avoir un entretien, que cette interprétation ne me semblait pas résulter des termes de la lettre vizirielle, qui parle, il est vrai, du système Moorsom comme de celui qui donne avec le plus d'exactitude la capacité utilisable des navires, mais n'exclut pas les autres modes de jaugeage. Le comte Granville m'a répondu que si, en effet, les intentions du Gouvernement ottoman à cet égard n'étaient pas clairement exprimées dans la note adressée au Khédive, il lui était impossible, après les informations qu'il avait reçues de l'ambassade de Sa Majesté à Constantinople, de mettre en doute l'exactitude de la conclusion à laquelle il s'était arrêté. Il a ajouté que, pour éviter les difficultés auxquelles ne peut manquer de donner lieu la mesure prise le 1er juillet de l'année dernière, le Gouvernement français aurait intérêt à inviter la Compagnie à abandonner ce système en attendant les décisions de la commission.

Je n'ai pu que faire des réserves sur l'impression que produirait à Versailles la manière dont le Cabinet de Londres envisageait la question.

Signé : DUTREIL.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

Versailles, le 10 septembre 1873.

Monsieur, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai désigné, pour représenter le Gouvernement français à la Commission internationale convoquée à Constantinople, un agent de mon Département, M. le baron d'Avril, consul général et membre de la Commission européenne

du Danube, et M. Rumeau, inspecteur général des ponts et chaussées, que M. le Ministre des Travaux publics avait bien voulu mettre à ma disposition.

Vous trouverez ci-joint, Monsieur, copie des instructions que je viens d'adresser à nos deux commissaires. Je vous autorise à les communiquer à Rachid-Pacha, ainsi qu'à ceux des représentants des autres Puissances auxquels vous jugerez utile d'en donner connaissance. J'ai, d'ailleurs, invité nos commissaires à cesser de prendre part aux délibérations de la Commission, dans le cas où celle-ci viendrait à mettre en question le principe de la capacité utilisable en interprétant autrement que la Porte les termes de l'acte de concession.

Dans la pensée du Gouvernement français, les conclusions de la Commission ne devraient devenir exécutoires qu'après avoir reçu l'adhésion des Puissances représentées dans son sein. Cette réserve m'a été suggérée par le désir de ne pas abandonner à la Commission la solution définitive d'une question aussi importante que celle de la capacité utilisable. Il m'a aussi paru qu'il y avait lieu, pour nous prémunir contre l'extension exagérée que pourrait recevoir un mandat qui n'est pas encore nettement déterminé, de n'attribuer à ce mandat qu'un caractère consultatif. Mais je n'en reconnais pas moins au Gouvernement du Sultan le droit de s'approprier les conclusions de la Commission et d'en prescrire, si bon lui semble, l'application au canal de Suez. Seulement, la Porte, avant d'arrêter la base de perception à laquelle la Compagnie devra désormais se conformer, tiendra certainement à s'assurer que les calculs au moyen desquels la Commission aura déterminé la capacité utilisable sont considérés comme exacts par les Puissances intéressées.

Recevez, etc.

Signé : Broglie.

Le Ministre des Affaires étrangères
aux Commissaires du Gouvernement français à la Commission internationale de Constantinople.

Versailles, le 10 septembre 1873.

Monsieur, en adhérant à la réunion de la Commission proposée par la Porte ottomane, j'ai formulé, en ce qui concerne la nature et les limites de son mandat, des réserves qui devront, jusqu'à nouvel ordre, vous servir de règle de conduite. Vous les trouverez exposées dans la note ci-annexée, que j'ai fait remettre récemment aux principales Puissances maritimes. J'y insiste, tout d'abord, pour que la Commission soit uniquement chargée de déterminer la capacité utile des navires. Comme vous le savez, Monsieur, nous avons obtenu du Gouvernement ottoman qu'il interprétât définitivement l'acte de concession du canal de Suez dans le sens qui nous paraissait le plus rationnel et le plus équitable : il a déclaré que les mots *tonneau de capacité* ne désignaient nullement le tonnage inscrit sur les papiers de bord et que le firman autorisait la Compagnie à percevoir le droit de 10 francs par tonneau sur toute la capacité utilisable. Il ne reste donc plus aujourd'hui qu'à s'entendre sur le meilleur moyen d'évaluer exactement cette capacité. Celui qu'emploie la Compagnie de Suez pour les bâtiments à vapeur, en ne déduisant pas du tonnage obtenu par la méthode anglaise l'espace qu'occupent la machine et les soutes à charbon, a soulevé certaines objections : on a contesté que cet espace fût l'équivalent de la différence existant entre le tonnage officiel et le tonnage utile. Or, ce sont précisément ces objections que la Commission est appelée à faire cesser en déterminant l'écart entre les deux tonnages et en rectifiant ensuite, s'il y a lieu, la base de perception adoptée par la Compagnie.

La Commission ne me semblerait pas compétente pour examiner le mode de perception qui devrait être appliqué dans l'isthme pendant la durée de ses travaux. Elle s'exposerait même, en examinant cette

question, à porter indirectement atteinte au principe de la capacité utilisable. La Compagnie, en effet, affirme que ses perceptions actuelles sont conformes à ce principe : or, si, avant d'avoir vérifié l'exactitude de cette assertion, la Commission se prononçait pour le retour immédiat à l'ancienne tarification, qui avait pour base un tonnage notoirement inférieur au tonnage utile, elle préjugerait ainsi la question qu'elle est appelée à étudier et à résoudre.

Le mandat de la Commission ne comporte pas non plus, dans mon opinion, l'examen de la situation financière et des actes administratifs de la Compagnie. Celle-ci peut être appelée, le moment venu, à fournir des explications sur les calculs qui l'ont amenée à considérer le *gross tonnage* officiel comme équivalent au tonnage utile net ; mais elle doit conserver vis-à-vis de la Commission son entière indépendance, et si le commerce maritime est intéressé à obtenir que certains changements soient apportés au régime du canal, c'est par la voie diplomatique que ces améliorations doivent être obtenues. Rien ne me paraît s'opposer, du reste, à ce que la Commission, avant de se séparer, émette à ce sujet une série de vœux, que les Puissances maritimes s'empresseront sans doute d'appuyer auprès de la Porte ottomane.

En définitive, votre principal but devra être, Monsieur, de faire adopter par la Commission le mode d'évaluation de la capacité utilisable qui vous paraîtra donner les résultats les plus exacts. Comme l'indique la note ci-jointe, le procédé de cubage employé en Angleterre est très-satisfaisant ; mais le chiffre par lequel on divise ensuite le volume obtenu pour avoir la capacité utile est beaucoup trop élevé.

La connaissance que vous possédez des questions de jaugeage me dispense de vous adresser sur ce point des instructions détaillées ; vous parviendrez, je l'espère, de concert avec votre collègue, à faire adopter vos vues par la Commission en ce qui concerne le diviseur dont l'emploi doit donner le tonnage utile. Aucune Puissance ne saurait, au surplus, se refuser à reconnaître qu'il existe un écart considérable entre la capacité utile des navires et le tonnage que font ressortir les diviseurs usités chez les différentes nations ; les preuves abondent, même dans les documents officiels, tant français qu'étrangers, et il

vous sera facile de démontrer, en outre, que la méthode anglaise, comparée aux autres méthodes connues, est une de celles qui, au point de vue du tonnage utile, donnent les résultats les plus éloignés de la vérité.

La solution de cette question générale aura un double avantage : elle mettra fin aux difficultés soulevées par le péage de l'isthme de Suez, et elle préparera les voies à une entente de toutes les Puissances pour l'adoption d'une méthode de jaugeage uniforme et vraie dans ses résultats. Mais je ne pense pas que la Commission qui va se réunir à Constantinople puisse être chargée de réaliser cette entente universelle. Qu'elle fasse prévaloir le principe de la capacité utilisable et qu'elle en facilite l'application sur le parcours du canal de Suez, ce sera un grand point obtenu. Pour introduire ensuite ce principe dans la pratique journalière des différentes nations, il faudra, je pense, entreprendre des négociations longues et compliquées, que son mandat ne me paraît pas comporter.

La question principale qu'il s'agit de régler a trop d'importance, Monsieur, pour que je n'aie pas cru devoir réserver expressément l'adhésion du Gouvernement français aux décisions qui seront adoptées. Je vous prierai donc de n'accepter qu'*ad referendum* le résultat des délibérations auxquelles vous aurez participé.

Recevez, etc.

Signé : BROGLIE.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
au Chargé d'affaires de France à Londres.

(EXTRAIT.)

Versailles, 15 septembre 1873.

Monsieur, je vois, par la réponse de lord Granville à notre note du 7 août, que le Cabinet de Londres, interprétant autrement que nous

les termes de la lettre vizirielle, attribue un caractère impératif à ce qui nous paraît être un simple avis donné par la Porte ottomane. J'ignore comme vous quelles sont les déclarations verbales que l'Ambassadeur de Sa Majesté Britannique à Constantinople aurait reçues à ce sujet; mais j'ai tout lieu de croire à un malentendu. Non-seulement, en effet, la rédaction de la lettre vizirielle ne se prête pas à l'interprétation que lord Granville croit être fondé à considérer comme exacte; mais encore cette interprétation serait en opposition formelle avec le principe de la capacité utilisable, que la même lettre reconnaît et constate. La Porte déclare qu'il ne peut y avoir pour la Compagnie de Suez d'autre base légale de perception que le tonnage utile; lorsqu'elle ajoute, ensuite, que le tonnage net obtenu par le système Moorsom paraissant être celui qui se rapproche le plus de ce tonnage utile, la Compagnie devrait le prendre provisoirement pour base de ses perceptions, elle n'entend évidemment émettre qu'une simple opinion, qu'elle défère d'ailleurs par avance, en cas de contestation, à l'examen d'une commission internationale. Et comment aurait-elle pu être plus affirmative, alors qu'un écart considérable existe, en fait, entre le tonnage net des navires jaugés par la méthode anglaise et leur capacité utilisable, et que cette méthode, comparativement aux autres méthodes connues, est une de celles qui donnent, au point de vue du tonnage utile, les résultats les plus éloignés de la vérité? Vous parviendrez, je l'espère, Monsieur, à faire comprendre à lord Granville que, dans cette situation, il me serait difficile d'inviter la Compagnie de Suez, alors même que je serais en mesure d'exercer quelque influence sur ses décisions, à percevoir ses taxes, jusqu'à la fin des travaux de la Commission, d'après le tonnage net obtenu par la méthode Moorsom, lequel n'est autre, pour la plupart des navires, que celui que portent leurs papiers de bord.

D'un autre côté, il semble que, dans l'opinion du principal secrétaire d'État de Sa Majesté Britannique pour les Affaires étrangères, le mandat de la Commission devrait principalement consister, une fois que la Compagnie serait revenue à son ancien mode de perception, à recueillir ses observations et à examiner la suite dont elles seraient sus-

ceptibles. Je pense, pour ma part, Monsieur, que la Commission doit uniquement s'occuper de déterminer la capacité utilisable des navires. Il se peut que, dans le cours de ses délibérations, elle ait occasion de demander à la Compagnie des explications sur les calculs qui l'ont amenée à considérer le *gross tonnage* officiel comme équivalent au tonnage utile net; mais là devra se borner, à mon avis, son ingérence dans les actes administratifs d'une entreprise qui doit conserver vis-à-vis d'elle son entière indépendance.

Recevez, etc.

Signé : BROGLIE.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

(EXTRAIT.)

Versailles, le 24 septembre 1873.

Monsieur, il résulte des instructions qu'ont reçues les Commissaires austro-hongrois que, dans la pensée du Cabinet de Vienne, la Commission doit être chargée d'examiner toutes les difficultés soulevées par le péage du canal de Suez. Ainsi que je vous l'ai déjà écrit, le mandat de la Commission doit, d'après nous, consister avant tout, et même uniquement, à déterminer la capacité utilisable, qui, de l'aveu même du comte Andrassy, est supérieure au tonnage officiel. Je vous prie donc de faire tous vos efforts pour empêcher que la Porte ne donne à ce mandat l'extension que le Gouvernement austro-hongrois voudrait lui voir attribuer.

Nous ne pouvons pas non plus admettre, tant que cette question ne sera pas réglée, que la Compagnie soit contrainte, comme le désire le Cabinet de Vienne, de baser ses perceptions, soit sur les énonciations des papiers de bord, soit, ce qui revient au même pour la plupart des navires, sur le tonnage net obtenu par la méthode Moorsom. Une telle exigence nous paraîtrait aussi injuste qu'illogique, du moment où le

Gouvernement ottoman a reconnu à la Compagnie le droit de percevoir ses taxes sur le tonnage utile, et où la Compagnie affirme que le nouveau mode de perception est conforme à ce principe.

Enfin, le Gouvernement austro-hongrois se montre disposé à accepter l'établissement temporaire d'une surtaxe de 2 francs par tonneau de jauge officielle. Je n'ai pas besoin de vous faire remarquer que l'insuffisance de cette surtaxe, au double point de vue des besoins de l'entreprise et de l'écart qui existe entre le tonnage utile et le tonnage officiel, ne manquerait pas de motiver, de la part de la Compagnie, des réclamations fondées.

Recevez, etc.

Signé : BROGLIE.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
aux Agents diplomatiques de France près des Puissances représentées à la Commission internationale de Constantinople.

(CIRCULAIRE.)

Versailles, le 27 septembre 1873.

Monsieur, pour faire suite à mes précédentes communications sur le péage du canal de Suez, j'ai l'honneur de vous adresser une copie des instructions que j'ai données aux commissaires chargés de représenter le Gouvernement français dans la Commission internationale convoquée à Constantinople. Je les ai, en même temps, invités à n'accepter qu'*ad referendum* le résultat des délibérations auxquelles ils auront participé.

Si le Gouvernement..... vous exprimait le désir de connaître la nature et l'étendue du mandat de nos commissaires, vous pourriez lui communiquer, à titre confidentiel, la substance de ces instructions.

Agréez, etc.

Signé : BROGLIE.

M. le baron D'AVRIL, Commissaire français à Constantinople, au Ministre des Affaires étrangères.

Péra, le 4 octobre 1873.

Monsieur le Duc, en devançant à Constantinople l'ouverture des séances de la Commission internationale, qui, par suite d'ajournements successifs, ne se réunira que le 6 de ce mois, j'ai pu, par des entretiens avec quelques-uns de mes collègues, me rendre compte du système au moyen duquel on s'efforcera d'annuler les conséquences qui découlent du principe de la capacité utilisable inscrit dans la lettre vizirielle.

D'après ce système, le diviseur qui sert généralement aujourd'hui à calculer le tonnage officiel, et qui représente 100 pieds cubes anglais ou 2 mètres cubes 83, est indiscutable et ne saurait être modifié. La Commission internationale n'a pas à le mettre en question. La capacité utilisable d'un navire, c'est le nombre de fois que ce volume-type est compris dans le cubage total diminué des espaces non susceptibles d'être utilisés pour le fret. Par là, on oppose à la recherche de la capacité vraiment utilisable une barrière préjudicielle, puisqu'on n'admet la possibilité d'un changement dans le mode de calcul de cette capacité qu'en ce qui touche la déduction des espaces qui ne peuvent pas recevoir de marchandises.

En conséquence, lorsque la lettre vizirielle dit que la Compagnie de Suez peut frapper de 10 francs par tonneau la capacité utilisable, elle aurait entendu seulement que du volume total exprimé en unités de 100 pieds cubes il faut déduire les espaces non utilisables pour le fret. La tâche de la Commission internationale consisterait à déterminer quels sont ces espaces et quelle est la meilleure manière de les calculer.

Le système qui nous est opposé est le système des papiers de bord, explicitement condamné par la lettre vizirielle. Il est la négation même du principe de la capacité utilisable tel que le Gouvernement français

l'a défini dans la communication que Votre Excellence a adressée à toutes les Puissances au mois d'août dernier, à l'effet de préciser nettement et à l'avance les conditions de notre participation à la Conférence internationale. La consécration d'un tel système par la majorité de la Commission réaliserait donc une éventualité prévue par les instructions de Votre Excellence.

Veuillez agréer, etc.

Signé : D'Avril.

Le Chargé d'affaires de France à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères.

(Extrait.)

Thérapia, le 7 octobre 1873.

Monsieur le Duc, j'ai l'honneur d'adresser ci-joint à Votre Excellence le texte des instructions données par le Gouvernement ottoman à ses commissaires.

Rachid-Pacha m'avait, il y a quelques jours, communiqué ces instructions, en me demandant de lui soumettre mes observations. Je n'avais usé de la faculté qu'il m'accordait qu'avec une extrême discrétion, et je m'étais borné à suggérer un petit nombre de modifications qu'il avait accueillies. Depuis lors, il m'avait fait dire que, malgré les tentatives répétées de certains agents étrangers, la Porte adoptait dans son intégrité le projet d'instructions, tel qu'il m'avait été communiqué. C'est donc avec étonnement qu'hier, en comparant à l'épreuve typographique qui m'avait été antérieurement remise le texte, devenu officiel, des instructions des délégués turcs, j'y ai découvert, dans un des derniers alinéas, la phrase entièrement nouvelle qui suit : « Il « s'ensuit donc naturellement que la Commission aura aussi à examiner « si le mode actuellement appliqué dans la perception des droits du « canal de Suez est en harmonie avec les prescriptions de l'acte de

« concession et du firman impérial, suivant l'interprétation qui leur a « été donnée par les deux lettres vizirielles à S. A. le Khédive. » Cette addition inattendue m'a paru trop contraire aux assurances de Rachid-Pacha et à notre sentiment sur le mandat de la Commission pour que je tardasse à voir le Ministre et à lui en demander la signification. Je lui ai représenté qu'à mon avis, en accordant à la Commission le droit d'examiner si le tarif actuellement appliqué dans l'isthme de Suez était conforme aux prescriptions du contrat de concession et au firman qui a sanctionné cet acte, la Porte allait à l'encontre et de ses vues et de ses intérêts. Rachid-Pacha m'a répondu qu'il ne comprenait pas comme moi le sens de la phrase en question; mais il m'a, en même temps, avoué que son insertion avait été presque exigée par M. l'Ambassadeur d'Angleterre.

Veuillez agréer, etc.

Signé: Le Sourd.

ANNEXE.

INSTRUCTIONS DE MM. LES DÉLÉGUÉS OTTOMANS.

La pensée du Gouvernement impérial, en convoquant la Commission internationale pour le tonnage, est établie dans une circulaire du Ministère des Affaires étrangères, en date du 1er janvier 1873, dont je crois utile de rappeler ici même le texte :

« Le désir du Gouvernement impérial d'assurer un traitement égal à tous les navires, sans distinction de pavillon, qui fréquentent les ports de l'Empire, et les difficultés surgies par suite de la récente modification apportée dans la perception de la taxe de navigation que payent les bâtiments traversant le canal de Suez, nous donnent la certitude qu'une démarche ayant pour but d'arriver à l'adoption d'un jaugeage uniforme serait accueillie avec faveur par les États maritimes.

« Grâce au développement des voies de communication, les relations des peuples entre eux prennent une grande extension. Il en résulte une solidarité d'intérêts qui, envisagée au point de vue du commerce maritime, tend à faire disparaître les mesures de protection établies en faveur du pavillon national. D'un autre côté, les progrès de la science sont tels, de nos jours, qu'on peut déterminer avec précision la dimension d'un navire et sa capacité utilisable pour le transport des marchandises. Aussi le Gouvernement impérial ne

doute pas qu'une commission de savants et d'hommes expérimentés parviendrait à trouver un mode uniforme de mesurer les navires et à fixer un tonneau type qui servirait à la fois de base pour les transactions commerciales et pour la perception des droits auxquels est assujettie la navigation.

« En conséquence, le Gouvernement impérial vous charge de pressentir quelles seraient les vues du Gouvernement près duquel vous êtes accrédité sur l'institution d'une pareille commission à Londres, centre du commerce maritime, ou à Constantinople. »

Telle était alors la pensée du Gouvernement impérial, et les événements qui se sont succédé depuis n'ont fait que confirmer les considérations sur lesquelles il s'était fondé pour demander le concours des lumières des principaux États maritimes, en vue de régulariser cette question d'un intérêt si général. L'empressement que ces États ont bien voulu mettre à répondre à l'invitation qui leur avait été adressée suffirait, à lui seul, pour démontrer la justesse des idées qui ont dicté cette démarche. Néanmoins, il ne me semble pas inopportun d'insister ici avec quelques détails sur les circonstances particulières qui justifient l'initiative que le Gouvernement ottoman a prise et qui expliquent l'insistance qu'il a mise à demander cette réunion.

Le 2 zilhidjé 1282 (19 mars 1866), le Gouvernement ottoman acceptait et approuvait par firman impérial le contrat intervenu le 22 février 1866 entre S. A. le Khédive, d'une part, et M. de Lesseps, d'autre part, au sujet de l'entreprise du canal de Suez. Ce contrat confirmait, entre autres, l'acte de concession accordé précédemment à M. de Lesseps le 5 janvier 1856 et dont l'article 17 porte textuellement ce qui suit :

« Pour indemniser la Compagnie des dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation qui sont mises à sa charge par les présentes, nous l'autorisons dès à présent, et pendant toute la durée de sa jouissance, telle qu'elle est déterminée par les paragraphes 1er et 3 de l'article précédent, à établir et percevoir, pour le passage dans les canaux et les ports en dépendant, des droits de navigation, de pilotage, de remorquage, de halage ou de stationnement, suivant des tarifs qu'elle pourra modifier à toute époque, sous la condition expresse :

« 1° De percevoir ces droits sans aucune exception ni faveur sur tous les navires dans des conditions identiques ;

« 2° De publier les tarifs, trois mois avant la mise en vigueur, dans les capitales et les principaux ports de commerce des pays intéressés ;

« 3° De ne pas excéder, pour le droit spécial de navigation, le chiffre maximum de 10 francs par tonneau de capacité des navires et par tête de passager. »

En exécution de l'article précité, la Compagnie publiait, le 17 août 1869, le premier règlement de navigation du canal maritime de Suez, dont l'article 11 est ainsi conçu :

« Les péages sont calculés sur le tonnage réel des navires, quant au droit de transit et aux frais de remorquage et de stationnement.

« Ce tonnage est déterminé jusqu'à nouvel ordre d'après les papiers officiels du bord.

« Le droit de transit d'une mer à l'autre est de dix francs (10 francs) par tonne de jauge et de dix francs (10 francs) par passager, payables à l'entrée de Port-Saïd ou de Suez.

« Les frais de remorquage sont fixés à deux francs (2 francs) par tonne. »

En conséquence, les droits de navigation perçus par la Compagnie à partir de l'inauguration du canal furent calculés sur le tonnage porté sur les papiers de bord. Mais, le 4 mars 1872, la Compagnie publiait un nouvel acte de navigation, dont l'article 12 établissait la manière dont ces droits seraient perçus à dater du 1er juillet 1872. Voici cet article :

« 1° A partir du 1er juillet 1872, la Compagnie universelle du canal maritime de Suez perçoit le droit spécial de navigation de 10 francs par tonne sur la capacité réelle des navires.

« 2° Le *gross tonnage* ou tonnage brut inscrit sur les papiers de bord des navires jaugés d'après la méthode anglaise actuellement en usage sert de base à cette perception.

« 3° Les navires de toutes nations dont les papiers de bord n'impliquent pas ce tonnage établi d'après la méthode ci-dessus y sont ramenés au moyen du barême annexé au présent règlement.

« 4° Les bâtiments qui n'ont pas de papiers de bord ou n'en ont que d'incomplets sont jaugés par les agents de la Compagnie, d'après la règle actuellement en usage en Angleterre pour mesurer les navires chargés.

« 5° Tous les espaces couverts à demeure ou provisoirement, qui ne sont pas compris dans le tonnage officiel des navires, sont jaugés par les agents de la Compagnie, suivant la règle actuellement en usage en Angleterre. Le tonnage obtenu est soumis à la taxe.

« 6° Les bâtiments d'État sont traités pour la perception des droits dus à la Compagnie conformément aux règles appliquées aux navires de commerce.

« Le droit de 10 francs par tête de passager, ainsi que le droit de transit, est payable d'avance à l'entrée de Port-Saïd ou de Suez.

« Les droits de stationnement ou d'ancrage à Port-Saïd, à Ismaïlia et devant le terre-plein de Suez sont fixés à 2 centimes par jour et par tonne après un séjour de vingt-quatre heures à la place assignée par le capitaine du port et quelle que soit la durée du stationnement. Ces frais sont exigibles tous les dix jours.

« Les erreurs dans la déclaration du tonnage ou dans la perception des droits devront être rectifiées dans le mois qui suivra le passage du navire. Après ce délai, les rectifications ne seront pas admises; aucune application erronée du tarif ne pourra jamais être invoquée à titre de précédent contre la Compagnie.

« *N. B.* — Tout en adoptant comme base de la perception de ces droits le tonnage résultant du mode de mesurage d'après la méthode indiquée, la Compagnie du canal maritime de Suez ne renonce pas, pour l'avenir, à l'application de tel mode nouveau de jaugeage qui se présenterait avec des avantages de précision supérieurs à ceux du mode actuel. »

Pour justifier l'abandon du système primitif de ses perceptions, la Compagnie alléguait : 1° l'insuffisance des évaluations portées sur les papiers de

bord; 2° l'inégalité de traitement qui ne pouvait manquer d'en résulter contrairement aux stipulations expresses de l'acte de concession.

Quant à l'exactitude du mode de mesurage adopté par elle, elle s'appuyait sur l'avis d'une commission d'hommes compétents qu'elle avait eu soin de consulter avant sa nouvelle publication. Cette mesure de la Compagnie, qui mettait à la charge des navires une taxe supérieure à celle qu'ils avaient acquittée jusqu'alors, souleva des réclamations. Les différentes marines intéressées prétendaient que les taxes ainsi prélevées par la Compagnie dépassaient la limite maximum indiquée dans l'acte de concession. La Compagnie, de son côté, dans de nombreuses communications qu'elle faisait parvenir à la Sublime Porte par l'organe de M. de Lesseps, ne cessait d'invoquer l'acte de concession, afin de prouver la légitimité de ses procédés. Bientôt après, et sans s'arrêter à l'examen des procédés de mesurage adoptés par la Compagnie, plusieurs Puissances s'adressèrent à la Sublime Porte pour obtenir d'elle tout d'abord l'interprétation officielle des termes de l'acte de concession qui servait de base aux droits perçus par la Compagnie. Auteur de la concession, la Sublime Porte ne crut pas pouvoir refuser l'interprétation qui lui était instamment demandée, et cette interprétation fut formulée dans la lettre vizirielle adressée, en date du 17 djemazi-ul-ewel 1290, à Son Altesse le Khédive, et dont la teneur suit :

« Ainsi que Votre Altesse le sait, depuis l'ouverture du canal de Suez jusqu'au 1er juillet 1872, la Compagnie avait perçu, à titre de droit de passage, sur les navires traversant le canal, 10 francs pour chaque tonneau inscrit sur les papiers de bord, sans que cette perception eût été confirmée par le Gouvernement impérial.

« Mais, à partir du 1er juillet, la Compagnie a procédé, toujours sans autorisation préalable du Gouvernement, à la perception de la même taxe d'après le nouveau système adopté par elle pour le jaugeage des navires. Ce procédé n'a pas manqué de soulever les réclamations des Puissances.

« Ces dernières, ainsi que la Compagnie, se sont adressées au Gouvernement impérial pour l'interprétation de la clause de l'acte de concession accordé le 2 rébiul-ewel 1292 par l'Administration égyptienne à la Compagnie de Suez et confirmé par le firman impérial du 2 zilkadé 1282, portant qu'on n'excédera pas, pour le droit de navigation, le chiffre maximum de 10 francs par tonneau de capacité. En conséquence, et vu la nécessité d'écarter les réclamations existantes en fixant l'interprétation de cette clause, le Conseil des Ministres a délibéré sur cette question et l'a soumise à un examen attentif et approfondi. Or, en ratifiant comme il est dit ci-dessus l'acte de concession susmentionné, le Gouvernement impérial n'a entendu en réalité l'expression de *tonneau de capacité* qui se trouve dans un passage de cet acte que dans un sens absolu ; il n'a eu nullement en vue le tonnage inscrit sur les papiers de bord de telle ou telle Puissance.

« En effet, les navires de tout pavillon traversent le canal ; ils doivent, d'après les dispositions de l'acte de concession, être soumis à une taxe égale. Mais, comme les différents Gouvernements n'ont pas encore adopté un système de tonnage identique, il était nécessaire de faire usage de l'expression de *tonneau de capacité* en général, de telle manière

que cette expression pût s'appliquer au tonneau qui serait plus tard adopté par tous les Gouvernements, ainsi que par le Gouvernement impérial pour sa marine.

« Dans cet ordre d'idées, il serait naturel d'adopter le tonnage qui donnerait, avec la plus grande approximation, la capacité utilisable. Or, comme parmi les systèmes officiels actuellement en usage le système Moorsom est évidemment celui qui en approche le plus, la Sublime Porte est d'avis qu'on devrait s'en tenir au *net tonnage* fixé d'après ce système. Toutefois, dans le cas où les Puissances ou M. de Lesseps ne désireraient pas continuer à maintenir ce système, il serait nécessaire de réunir une commission internationale à l'effet de déterminer la capacité utilisable. Il est évident que le Gouvernement impérial ne peut fixer un mode de mesurage définitif qui n'a pas encore été arrêté et adopté par les autres Gouvernements.

« Tel étant le résultat de la délibération du Conseil des Ministres, et Sa Majesté, à qui l'affaire a été soumise, ayant ordonné d'agir en conformité, je viens porter la décision qui précède à la connaissance de Votre Altesse, afin qu'Elle veuille bien aviser aux mesures nécessaires en conséquence. »

Peu après, de nouveaux éclaircissements ayant été demandés, Son Altesse le Grand Vizir faisait parvenir, à la date du 6 djémazi-ul-ahir 1290, à Son Altesse le Khédive la lettre suivante :

« J'ai eu l'honneur de recevoir la lettre que Votre Altesse a bien voulu m'adresser, en date du 22 djemazi-ul-ewel, pour demander des éclaircissements relativement à la décision de la Sublime Porte, mentionnée dans ma lettre du 17 du même mois, sur le système de tonnage devant servir de base à la perception de la taxe sur les navires traversant le canal de Suez.

« Ainsi que Votre Altesse le sait, la Compagnie s'en était référée à l'avis et à la décision du Gouvernement impérial en vue de la solution de cette affaire. L'avis et la décision exposés dans ma susdite lettre étant conformes à l'équité et à la justice, nous avons lieu d'espérer que la Compagnie réglera sa conduite là-dessus. Je prie Votre Altesse de vouloir bien notifier le contenu de cette même lettre à la Compagnie du canal maritime, en la prévenant en même temps qu'elle assumerait la responsabilité des conséquences qui résulteraient de sa conduite si elle était opposée à la décision et à l'avis justes et légaux de la Sublime Porte. »

Sollicitée d'interpréter les termes de *tonneau de capacité* de l'acte du 5 janvier 1856, la Sublime Porte s'empressait ainsi de constater que sa pensée avait été une pensée de justice et d'égalité. Prenant pour point de départ la vérité incontestable que les taxes du canal doivent être supportées en proportion de l'utilité qui en dérive pour ceux qui en profitent, que cette utilité elle-même est en raison directe de l'importance du navire considéré comme machine de transport, de ses facultés commerciales exprimées par sa capacité vraie, la Sublime Porte maintenait, comme elle maintient aujourd'hui encore : 1° que, sous quelque pavillon qu'ils naviguent, deux navires d'une même capacité doivent être taxés également, — premier principe; 2° que deux navires de capacité inégale doivent contribuer dans le rapport exact qui existe entre leurs capacités utilisables, — deuxième principe. Toute convention plus ou moins

arbitraire était ainsi écartée pour s'en tenir à la réalité des faits, et c'est là ce que les deux lettres vizirielles précitées ont entendu établir, en donnant comme assiette de la taxe la capacité vraie et rien que la capacité vraie des navires. Quant à entreprendre l'examen technique des procédés de la Compagnie et à en apprécier le mérite pour les confirmer ou pour les rejeter, quant à préciser les formules scientifiques par lesquelles la capacité utilisable pourrait être obtenue, c'est ce que la Sublime Porte n'aurait pas hésité à faire, si elle avait pu trouver sur ce point des règles dont l'exactitude eût été universellement reconnue. Malheureusement, ce n'était pas le cas; et, au milieu des vives discussions auxquelles les différentes formules employées pour le mesurage des navires avaient fourni matière, le seul parti qui lui restât à prendre, ce fut de laisser à la Compagnie la responsabilité de ses mesurages et de recommander l'adoption du système Moorsom, celui de tous qui a semblé réunir jusqu'à présent le plus de suffrages et dont les parties en conflit elles-mêmes s'accordaient à admettre l'exactitude en principe. La Sublime Porte eut la satisfaction de voir ses intentions dûment appréciées par les Puissances intéressées; et la lettre de M. de Lesseps ci-annexée en copie, et qui nous est parvenue dernièrement, montre jusqu'à quel point les vues de la Sublime Porte ont été partagées par la Compagnie elle-même. Le débat soulevé par l'acte de navigation du 4 mars se résumait ainsi à préciser d'une manière scientifiquement exacte les moyens par lesquels on peut obtenir la capacité vraiment utilisable d'un navire; la question spéciale soumise au jugement de la Sublime Porte se trouvait, dès lors, ramenée à la question générale de la rectification des méthodes d'évaluation de tonnage. Mais il n'a pas tenu au Gouvernement ottoman qu'il en fût autrement, et l'œuvre de l'interprétation administrative a dû forcément s'arrêter à la limite au delà de laquelle les données positives faisaient entièrement défaut.

C'est aujourd'hui à la Commission internationale de fournir les éléments qui permettent à la Sublime Porte de donner à son interprétation le complément indispensable pour la pratique.

C'est en grande partie en prévision de cette éventualité que la Sublime Porte avait cru utile de prendre l'initiative de la convocation de la Commission par la circulaire ministérielle citée plus haut.

Une circulaire ministérielle plus récente, celle du 13 août 1873, expliquait cette pensée dans les termes suivants :

« La décision du Gouvernement impérial relative aux droits du canal de Suez, que je vous ai communiquée par ma dépêche du 19 juillet, prévoit le cas où, par suite d'un défaut d'entente quant à l'application des principes posés par la Sublime Porte, il y aurait lieu d'avoir recours pour la solution définitive aux lumières de la Commission internationale. *A ce point de vue*, cette question vient désormais s'ajouter tout naturellement aux attributions de la Commission, dont le Gouvernement impérial prenait l'initiative de provoquer la convocation par sa circulaire du 1er janvier 1873. »

L'œuvre qui a uni la Méditerranée avec la mer Rouge, en ouvrant une voie nouvelle à la navigation des mers, aura eu, entre autres résultats, celui de porter ainsi sur le terrain pratique une question qui, pour n'être pas tout à fait récente, n'en était pas moins demeurée jusqu'à présent dans le domaine de la spéculation. C'est là ce qui explique aussi l'initiative du Gouvernement ottoman en vue de la réalisation d'une idée dont il ne saurait réclamer la priorité.

Cette idée, en effet, n'est pas nouvelle. Il y a déjà plusieurs années que la rectification des méthodes de jaugeage et la détermination d'un tonnage correspondant à la réalité des faits ont fait en Occident l'objet de recherches suivies. A côté de l'importance théorique qui s'attachait à la mesure exacte des navires et à la solution scientifiquement vraie de la cubature de ces corps, terminés presque toujours par des surfaces courbes que les exigences de la navigation diversifient à l'infini, à côté, disons-nous, de ce problème scientifique venait se placer un intérêt de justice et d'équité qu'il est aisé de comprendre. Chez toutes les nations on trouve des contributions établies sur les navires et calculées d'après leur grandeur relative. L'idée primitive avait été de proportionner la taxe au tonneau de poids, et le progrès des idées sur ce point a consisté évidemment à s'écarter de plus en plus du système de la taxation en poids pour adopter un système de taxation par contenance, par volume. C'est ainsi que, en présence de l'extrême différence entre le poids et les charges qu'un même navire peut recevoir, on essaya d'établir une unité de poids moyen, à laquelle on fit correspondre l'unité de volume, le tonneau de capacité, auquel plus tard on s'attacha presque exclusivement, sans égard pour l'idée de poids. Diversité des poids, difficulté ou plutôt impossibilité d'établir d'une manière logique l'unité moyenne de poids à laquelle devait correspondre l'unité de volume, imperfection des méthodes de jaugeage, c'était plus qu'il n'en fallait pour compliquer le problème.

Il y a plus. On ne fait que constater une vérité qui a été relevée par des autorités compétentes, en disant qu'en vue de favoriser le pavillon national les administrations des différents États ont été souvent portées à faire plier les calculs, d'ailleurs imparfaits, de la science au désir de diminuer, moyennant des énonciations de tonnages insuffisants, les droits que les navires auraient à acquitter pour leur entrée et leur station dans les ports étrangers. De tout cela il est résulté pour les papiers de bord une déplorable confusion qui, en rendant la plupart du temps impossible la réduction à une mesure commune des tonnages officiels de divers pays, aboutissait, par une conséquence aussi fâcheuse qu'immanquable, à une surcharge des navires dont le mesurage se rapprochait le plus de la vérité. Cette injustice ne fut jamais mieux sentie que le jour où l'on entreprit de grands travaux d'art dans le but de favoriser la navigation et dont les revenus devaient être calculés exactement sur les redevances à acquitter par chaque navire à raison de sa capacité. Si l'on ferma les yeux sur les

inégalités que nous venons de signaler tant que les droits de navigation ne présentèrent qu'un caractère purement fiscal, il devint impossible de persister dans cette voie lorsqu'en présence des ports artificiels, des docks, des phares, des canaux créés par la main de l'homme et avec le capital des particuliers, on se vit dans la nécessité de déterminer aussi exactement que possible les redevances à acquitter en proportion du service rendu, calculé lui-même en raison directe de la capacité vraie des navires. De là, le besoin universellement senti, dans ces derniers temps, de profiter des progrès réalisés dans le domaine de la science pour rectifier les anciennes méthodes de jaugeage, en même temps que les évaluations du tonnage; de là, enfin, l'idée de l'unification au moins théorique du tonnage, que cette Commission est appelée à revêtir de sa sanction.

La Commission a donc pour mission d'indiquer le mode d'évaluation du tonnage qui, dans l'état actuel des connaissances mathématiques et de l'expérience nautique, approche le plus de la vérité, et subsidiairement, et par une conséquence naturelle, d'établir les rapports qui existent entre le tonnage ainsi rectifié et les différents tonnages officiels actuellement en usage. Or, sans vouloir en rien préjuger les délibérations de la Commission, je crois pouvoir avancer qu'en ce qui concerne le côté scientifique des méthodes de mesurage il existe déjà une solution aussi satisfaisante que possible.

A en juger par l'accueil favorable que la plupart des États lui ont fait, la règle de mesurage connue en Angleterre sous le nom de Moorsom paraît, en principe, réunir toutes les conditions d'une bonne formule; c'est d'après cette règle qu'on arrive aujourd'hui à établir la capacité totale. Mais cette formule abstraite ne suffit pas, et c'est à l'expérience maritime de lui faire subir les modifications sans lesquelles elle ne saurait rendre ce qu'on lui demande, et qui n'est autre chose que la capacité vraiment utilisable du navire. C'est sur ce point que la controverse est vive. Pour prendre l'exemple de l'Angleterre, toutes les défalcations, toutes les déductions qu'on fait subir à la formule Moorsom pour arriver au *net registered tonnage* sont-elles toutes également justes? Reposent-elles sur quelque principe? Ou bien n'ont-elles que le caractère d'appréciations plus ou moins conventionnelles ? C'est en tout cas ce que l'on a prétendu, ce que l'on prétend principalement pour les navires mus par la vapeur, et ce sera là surtout que la Commission aura à porter la lumière de ses connaissances, de son expérience et de son autorité. Il y a là évidemment des points d'une appréciation délicate, mais en même temps essentielle pour la correction des règles de mesurage qu'il y aura lieu de prescrire. Je ne doute pas que la Commission témoignera, dans cette partie délicate de ses fonctions, de cette largeur de vues si nécessaire pour saisir dans son ensemble le mécanisme complexe du commerce moderne. S'agissant de taxes à imposer aux navires, on fait souvent appel à l'intérêt de la navigation. Cet intérêt a droit à tous les égards,

sans aucun doute. Mais l'objection dont on entend faire usage n'est vraie qu'autant qu'il s'agit de taxes arbitraires, de taxes qui, comme je le disais plus haut, ont un caractère purement fiscal. Il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit de taxes qui ont un caractère rémunérateur et qui ne sont imposées qu'en considération de travaux exécutés dans l'intérêt même de la navigation.

Les grands travaux entrepris en vue de la facilité et de la sécurité de la circulation maritime ajoutent en réalité à l'utilité et par conséquent aussi à la valeur du navire lui-même. L'intérêt des armements maritimes et celui des entreprises qui ont en vue la navigation sont, pour ainsi dire, solidaires et l'on ne peut nuire à l'un sans nuire à l'autre à la fois. Pour arriver à faire la part de chacun de ces deux intérêts, il est essentiel de tenir la balance égale, d'être juste, et pour cela il suffit d'être dans l'exactitude, dans la vérité. De même qu'il serait injuste de taxer les parties du navire qui en constituent le poids mort, ou pour mieux dire le volume improductif inutile, de même aussi nous pensons qu'il ne serait pas juste de dérober à la taxation une portion quelconque des parties vives du navire, de sa capacité vraiment productive, vraiment utilisable.

Il s'ensuit donc naturellement que la Commission aura aussi à examiner si le mode actuellement appliqué dans la perception des droits du canal de Suez est en harmonie avec les prescriptions de l'acte de concession et du firman impérial, suivant l'interprétation qui leur a été donnée par les deux lettres vizirielles à Son Altesse le Khédive.

Voilà quant au fond.

Quant à la forme, je n'hésite pas à croire que la Commission se fera un devoir de s'entourer de toutes les lumières qui sont à sa portée et qu'au besoin elle ne refusera pas d'entendre la voix des hommes qui sont à même de lui fournir les renseignements les plus exacts et les plus précis.

Je terminerai en ajoutant que les délibérations de la Commission à laquelle Votre Excellence est appelée à prendre part auront une portée dont on ne saurait exagérer l'importance.

Les intérêts qui se rattachent à l'évaluation du tonnage sont si nombreux et si importants qu'il ne nous appartient pas de préjuger l'extension pratique que les diverses Puissances croiront convenable de donner, dans plus ou moins de temps, aux conclusions de la Commission. Mais pour ce qui nous concerne, et eu égard au caractère d'urgence que présente la question du canal, je crois de mon devoir de déclarer, dès à présent, que le Gouvernement impérial, qui a fondé de si légitimes espérances sur le résultat de ces conférences, se réserve le droit de s'approprier les conclusions de la Commission qui seront de nature à recevoir une exécution immédiate et d'en régler le mode d'application.

Constantinople, octobre 1873.

Le Ministre de France à la Haye
au Ministre des Affaires étrangères.

(extrait.)

La Haye, le 10 octobre 1873.

Monsieur le Duc, j'ai repris ce matin avec M. le baron de Gericke la conversation sur les travaux de la Conférence internationale réunie actuellement à Constantinople ; j'ai cru devoir lui donner communication verbale de la dépêche de Votre Excellence du 27 septembre. Je n'ai pas été chargé par M. le Ministre des Affaires étrangères de transmettre à Votre Excellence les instructions écrites données au commissaire hollandais; mais il résulte d'une note que M. le baron de Gericke a bien voulu me communiquer officieusement :

1° Que le Gouvernement néerlandais désirerait que la Conférence formulât un système de jaugeage international d'après les bases du système Moorsom;

2° Que les résolutions de la Conférence, sans être obligatoires pour les Gouvernements, eussent cependant plus d'autorité que ne semble leur en reconnaître la dernière dépêche que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'adresser ;

3° Qu'enfin l'interprétation donnée par le Gouvernement ottoman à l'acte de concession n'autorise la perception de ces droits, jusqu'à ce qu'un nouvel accord international soit intervenu, que selon les calculs du système Moorsom (c'est-à-dire le *net tonnage* anglais), et qu'ainsi le tarif actuel de la Compagnie manque de base légale.

Le Gouvernement néerlandais espère, enfin, que la Conférence chargée de réglementer d'aussi vastes et complexes intérêts que ceux qui touchent aux relations du commerce entre les nations civilisées n'hésitera pas à demander de sérieuses modifications au tarif du 1er juillet 1872.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Target.

M. le baron d'Avril, Commissaire français à Constantinople,
au Ministre des Affaires étrangères.

(extrait.)

Péra, le 22 octobre 1873.

Monsieur le Duc, M. Jansen, commissaire des Pays-Bas, avait déposé, à la séance du 18 octobre, un projet de résolution ainsi conçu: « La détermination du tonnage brut d'un navire, ou *gross tonnage*, sans « aucune déduction, est le mieux effectuée par le système Moorsom, tel « qu'il est exposé dans la loi anglaise de 1854 (articles 20 et 21). »

Toute la séance d'aujourd'hui a été consacrée à un exposé de M. Rumeau. Cet exposé avait pour conclusion la proposition suivante :

« Nous demandons que, conformément aux instructions de la Sublime « Porte, qui recommandent de prendre pour base du tonnage des « navires *leur capacité utilisable pour le transport des marchandises*, la Com- « mission, avant d'aller plus loin, se livre à la recherche et à la déter- « mination de cette capacité pour tous les navires en général, considé- « rés indépendamment de leur mode de propulsion, toute réserve étant « faite à l'égard des navires à vapeur pour les déductions particulières « aux machines, qui seront l'objet d'un examen spécial. »

Comme vous le voyez, la Commission internationale est mise en demeure de s'occuper d'abord de la capacité utilisable......

Veuillez agréer, etc.

Signé : d'Avril.

L'Ambassadeur de France à Saint-Pétersbourg
au Ministre des Affaires étrangères.

(Extrait.)

Saint-Pétersbourg, le 23 octobre 1873.

Monsieur le Duc, j'ai pu m'assurer que les dispositions du Gouvernement russe à l'égard de la Compagnie du canal de Suez ne se sont pas modifiées et qu'il persiste à approuver et à soutenir à Constantinople les divers points de vue qui ont servi de base aux instructions données à notre commissaire, à savoir :

1° Que le mandat de la Commission doit être exclusivement limité à la détermination de la capacité utilisable des navires traversant le canal de Suez, la question de tonnage ne devant pas être généralisée quant à présent, si ce n'est tout au plus à titre consultatif;

2° Que les commissaires ne pourront accepter qu'*ad referendum* les décisions de la Commission, les diverses Puissances se réservant d'examiner elles-mêmes et d'approuver, avant toute mise à exécution, la solution intervenue;

3° Que le mandat de la Commission ne comporte ni l'examen de la situation financière et des actes administratifs de la Compagnie, ni la détermination d'aucun mode de perception à suivre pendant la durée du travail de la Commission, une pareille détermination, quelle qu'elle soit, devant naturellement avoir pour effet de préjuger la question qui est précisément soumise à ses délibérations;

4° Enfin, que les commissaires ne sauraient adhérer à aucune revendication, de la part des armateurs, pour les sommes perçues en trop, selon eux, depuis l'adoption de la nouvelle tarification du 1er juillet 1872.

Sur ces divers points, le Gouvernement russe reste en complet accord avec le Cabinet français.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Général Le Flô.

LES COMMISSAIRES FRANÇAIS à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(TÉLÉGRAMME.)

Constantinople, le 30 octobre 1873.

Sur l'initiative du délégué suédois, des pourparlers ont lieu depuis deux jours à l'effet de résoudre préalablement l'affaire du canal par une transaction. La discussion sur le tonnage brut a été suspendue.

LES COMMISSAIRES FRANÇAIS à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(TÉLÉGRAMME.)

Constantinople, le 1er novembre 1873.

Les autres délégués, moins le délégué russe, proposaient une surtaxe temporaire de 3 francs sur le tonnage net. La surtaxe serait réduite à 2 francs quand le tonnage net serait à 2,150,000 tonnes. La surtaxe serait supprimée lorsque le tonnage net aurait atteint 2,200,000 tonnes.

Nous avons déclaré ne pas pouvoir consentir à ce que le point de départ fût inférieur à la perception actuelle, équivalente à une surtaxe de 4 fr. 50 cent., laquelle décroîtrait progressivement, pour être supprimée au tonnage net de 3 millions. Les autres délégués se sont déclarés prêts à discuter avec nous les chiffres de tonnage à partir desquels la surtaxe serait d'abord amoindrie et plus tard éteinte; mais ils ont maintenu le point de départ de 3 francs, et ils affirment qu'ils n'iront pas au delà. La tentative de transaction paraît devoir échouer. Les délégués turcs n'ont émis aucune opinion.

Le Ministre des Affaires étrangères
aux Commissaires français à Constantinople.

(Télégramme.)

Versailles, le 3 novembre 1873.

La Commission n'a pas à discuter la question de surtaxe, qui ne saurait être réglée que par la voie diplomatique, et qui, dans tous les cas, serait aujourd'hui prématurée. Comme l'établit la proposition faite par M. Rumeau, le 22 octobre, il s'agit, avant tout, de déterminer la capacité utilisable des navires. Toute autre proposition ne pourrait être l'objet que de pourparlers officieux et en dehors de la Commission même. Maintenez-vous fermement sur ce terrain.

Les Commissaires français à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Télégramme.)

Constantinople, le 4 novembre 1873.

A moins d'ordres contraires, nous ne paraîtrons pas à la séance de samedi prochain. La transaction a été seulement l'objet de pourparlers officieux en dehors de la Commission même.

Devons-nous partir ou rester à Constantinople? La proposition Jansen a été votée séance tenante par tous les délégués, excepté par les délégués russes.

M. le baron d'Avril, Commissaire français à Constantinople, au Ministre des Affaires étrangères.

(extrait.)

Constantinople, le 4 novembre 1873.

Monsieur le Duc, à la séance d'aujourd'hui, la clôture de la discussion a été prononcée d'un commun accord.

Le Président a rappelé alors qu'il y avait deux propositions : l'une de M. Jansen, formulée le 18 octobre; l'autre présentée, le 22 du même mois, par les délégués de la France. A l'unanimité des voix moins celles de l'Autriche et de la Grèce, la Commission a donné la priorité à notre proposition. Il a été procédé au vote. La prise en considération a été rejetée par une majorité de 9 voix. La Russie et la Turquie ont seules voté avec nous.

Ce vote réalisait l'éventualité prévue dans les instructions de Votre Excellence. J'ai donc demandé la parole à propos du vote et j'ai prononcé la déclaration suivante dont M. Rumeau et moi avions d'avance arrêté les termes:

« Il est à craindre que nous ne soyons sur la voie de constater un « dissentiment primordial.

« Environ deux mois avant la réunion de la Commission, le Gouver« nement français a eu soin, par une communication étendue, de faire « connaître aux Puissances maritimes comment il comprenait l'objet « de cette réunion et les conditions dans lesquelles il s'était décidé « à y prendre part.

« A notre connaissance, non-seulement cette manière de voir n'a été « contredite par aucun Gouvernement; mais nous l'avons trouvée expli« citement confirmée par les instructions des délégués de la Sublime « Porte, qui, reconnaissant que les règles de jaugeage avaient été succes« sivement faussées et qu'elles ne donnaient plus la mesure vraie de la « capacité de transport des navires, en a recommandé la réforme sur la

« base de la capacité utilisable et d'un tonneau type propre à la fois à « servir de base aux transactions commerciales et à la perception des « droits de navigation.

« En refusant de procéder d'abord à la recherche de la capacité uti- « lisable, malgré nos instantes et itératives demandes, la Commission « nous semble avoir méconnu les intentions de la Sublime Porte et l'es- « prit dans lequel le Gouvernement français s'est fait représenter à la « Conférence.

« Dans cette situation, les délégués français, pour obéir à leurs ins- « tructions, s'abstiendront de prendre part à la suite de la délibération. »

Cette communication a donné lieu, de la part des commissaires des Pays-Bas, de l'Autriche-Hongrie et de la Grande-Bretagne, à diverses observations auxquelles nous n'avons pas répondu.

Il n'y avait plus à l'ordre du jour que la proposition de M. Jansen. Elle a été adoptée à l'unanimité des 10 voix participant au vote. La Russie a réservé son vote.

A ce moment de la séance, on nous a apporté votre télégramme du 3 novembre, où nous avons été heureux de trouver l'approbation anticipée de Votre Excellence.

Veuillez agréer, etc.

Signé : D'AVRIL.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
aux Commissaires français à Constantinople.

(TÉLÉGRAMME.)

Versailles, le 5 novembre 1873.

J'approuve votre conduite. Ne partez pas avant d'avoir reçu de nouvelles instructions.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

(TÉLÉGRAMME.)

Versailles, le 8 novembre 1873.

Nos commissaires ont été nommés pour aider, de concert avec leurs collègues, le Gouvernement ottoman à déterminer la capacité utilisable dont la lettre vizirielle a consacré le principe et à régler, conformément à cette base, les difficultés soulevées par le péage du canal. Si la discussion ne peut être amenée sur ce terrain, leur mandat est terminé. J'attends toutefois leur rapport pour apprécier s'ils doivent définitivement se retirer. Un malentendu peut exister. La Commission ayant voulu s'occuper de l'unification des systèmes de jaugeage, quelques commissaires ont exprimé leur préférence pour le système Moorsom en termes qui semblaient exclure l'examen de la question de la capacité utilisable. Nos commissaires ont alors insisté pour que cet examen fût immédiatement abordé, et la majorité s'y est refusée. Mais son refus implique-t-il l'intention d'écarter cette question de ses délibérations ultérieures?

Nous n'avons nullement la pensée de faire réformer le système Moorsom, qui sert aujourd'hui d'assiette à nos propres tarifications. Mais, comme il est avéré que le nombre de tonneaux qu'il fait ressortir est inférieur au nombre de tonneaux de marchandises du poids de 1,000 kilogrammes qu'un navire peut prendre à fret, nous demandons que la Commission recherche l'écart existant entre ces deux nombres, afin que la détermination de cet écart par le Gouvernement ottoman permette à la Compagnie d'effectuer ses perceptions sur une base incontestée. Veuillez donc déclarer à la Porte que, s'il n'est pas satisfait à notre demande, nous ne traiterons plus la question que par la voie diplomatique.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
aux Agents diplomatiques français près des Gouvernements représentés dans la Commission internationale de Constantinople.

Versailles, le 11 novembre 1873.

Monsieur, vous savez sans doute que les délégués du Gouvernement français près de la Commission internationale du jaugeage réunie à Constantinople, n'ayant pas réussi à faire mettre en délibération les questions qu'ils étaient spécialement autorisés à traiter, ont cessé d'assister aux séances. J'ai approuvé leur conduite et je viens d'adresser à M. le Chargé d'affaires de France à Constantinople un télégramme ainsi conçu : (*Suit le texte du télégramme du 8 novembre.*)

Je vous prie, Monsieur, de donner des explications dans ce sens au Gouvernement auprès duquel vous êtes accrédité.

LE CHARGÉ D'AFFAIRES DE FRANCE à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(*TÉLÉGRAMME.*)

Péra, le 14 novembre 1873.

D'accord avec nos délégués, j'ai prié le Ministre des Affaires étrangères de faire communiquer demain par Ethem-Pacha, à la Commission, une note officieuse résumant votre télégramme du 8.

Notre but est d'être fixés sur les intentions de la Commission relativement à la recherche de la capacité absolue.

LE CHARGÉ D'AFFAIRES DE FRANCE à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(TÉLÉGRAMME.)

Péra, le 19 novembre 1873.

A la séance du 18, le président a lu une communication de Rachid-Pacha, reproduisant la substance de votre télégramme du 8. Dans la même séance, la Commission a voté une réponse évasive consistant à dire qu'elle est prête à examiner les propositions des délégués français; mais elle ne fait aucune mention de l'écart qui est en question, non plus que du principe de la capacité utilisable. Elle se réserve, d'ailleurs, expressément d'appliquer au canal tel tonnage qu'elle jugera convenable après examen.

Dans ces conditions, nos délégués jugent impossible de rentrer à la Commission.

LE CHARGÉ D'AFFAIRES DE FRANCE à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Péra, le 19 novembre 1873.

Monsieur le Duc, la communication que, d'accord avec nos délégués, j'avais prié Rachid-Pacha d'adresser à la Commission, par l'entremise de son président, a été faite dans la séance d'hier. Elle reproduit presque textuellement le résumé de votre télégramme en date du 8 novembre. La Commission a répondu en votant à l'unanimité, sur la proposition du délégué autrichien, la résolution ci-annexée, qui est loin de nous donner la satisfaction et les éclaircissements que nous réclamions.

Veuillez agréer, etc.

Signé : LE SOURD.

ANNEXE.

La Commission constate qu'elle n'a jamais eu l'intention d'écarter une question quelconque, proposée par l'un ou l'autre délégué. Elle avait simplement arrêté que la question du tonnage général serait discutée avant les autres questions.

La discussion sur cette question étant épuisée, la Commission est prête à entendre Messieurs les délégués de France formuler leurs propositions, qui seront discutées au sein de la Commission. La Commission se réserve, cependant, toute sa liberté quant à l'application de tel ou tel tonnage qui aurait à servir de base de perception pour la Compagnie du canal de Suez, dont les conditions légales seront soumises à un examen approfondi et spécial de la Commission.

La Commission n'a pas eu l'intention de préjuger cette question particulière par le débat général du tonnage. Elle procédera, avec la même réserve, à l'examen des propositions qui seront formulées par Messieurs les délégués de France.

18 novembre 1873.

Le Ministre des Affaires étrangères au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

(Télégramme.)

Versailles, 22 novembre 1873.

La Commission n'a pas à appliquer au canal tel ou tel tonnage, mais seulement à fournir à la Porte les éléments d'une décision. Or, parmi ces éléments, se trouve, en première ligne, le rapport existant entre le volume total d'un navire et le volume des marchandises de poids moyen qu'il peut porter en restant navigable. Si la Commission se décide à aborder franchement cette question, avant ou après celle des déductions des bateaux à vapeur, nos délégués pourront concourir utilement à l'examen de ces deux points. Mais si elle refuse, il ne leur reste plus qu'à se retirer; je désire seulement, dans ce cas, que son refus soit bien constaté. Insistez donc pour que son président la mette en demeure de se prononcer catégoriquement. Insistez aussi sur l'in-

térêt qu'a le Gouvernement ottoman, au point de vue de sa souveraineté, à maintenir la Commission dans son rôle consultatif. Quant à la question de surtaxe, nous sommes disposés à la traiter lorsque les travaux de la Commission seront plus avancés, mais sans abandonner le terrain du droit, c'est-à-dire le principe de la capacité utilisable.

Les Commissaires français à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Télégramme.)

Constantinople, le 24 novembre 1873.

On a voté sur les déductions des bateaux à vapeur. La discussion sur le tonnage général est terminée. La Commission doit commencer demain la question du canal. Des négociations sont entamées pour notre rentrée, à condition que nos collègues admettraient l'écart comme base de la perception.

Le Chargé d'affaires de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Télégramme.)

Constantinople, le 26 novembre 1873.

Dans la discussion de la question du canal, entamée hier à la Commission, plusieurs commissaires, et même l'un des délégués turcs, ont opiné que le tonneau net Moorsom représentait le tonneau de capacité. Un vote en ce sens est imminent. Dans une réunion privée, ce matin, la majorité des commissaires a offert de conseiller à la Porte une surtaxe de 3 fr. 80 cent., y compris la bonification résultant du nouveau régime des déductions, cette surtaxe devant décroître, puis s'éteindre, par l'augmentation progressive du tonnage. Nous sollicitons l'envoi d'instructions.

Le Ministre des Affaires étrangères
au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

(télégramme.)

Versailles, le 28 novembre 1873.

Maintenez-vous sur le terrain indiqué par le télégramme du 22. Nous demandons que la Commission recherche théoriquement le rapport existant entre le volume d'un navire et celui des marchandises qu'il peut porter, et que les conséquences à tirer de son avis soient laissées à l'appréciation de la Porte, en ce qui concerne le tarif du canal. Faites comprendre au Gouvernement ottoman qu'il ne doit pas laisser remettre en question, au sein de la Commission, l'interprétation de la lettre vizirielle, et insistez surtout pour que ses délégués n'interprètent pas autrement qu'il ne l'a fait lui-même les mots *tonneau de capacité*.

Le Chargé d'affaires de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(télégramme.)

Péra, le 30 novembre 1873.

Sir H. Elliot m'a dit, hier soir, que les délégués anglais déposeront à la prochaine séance une motion déclarant illégal le tarif actuellement en vigueur dans l'isthme. Il est certain que cette motion sera votée, à moins que les commissaires français ne soient autorisés à adhérer, mardi, à la transaction offerte. Nous n'espérons pas que les autres commissaires dépassent le chiffre de 3 fr. 80 cent.

Le Ministre des Affaires étrangères
au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

(Télégramme.)

Versailles, le 1er décembre 1873.

Nous nous attendons à ce que le Gouvernement ottoman, fidèle aux assurances qu'il nous a données et aux termes mêmes de la convocation, ne laisse pas introduire devant la Commission une proposition aussi manifestement contraire à son mandat et étrangère à sa compétence.

En faisant cette communication au Ministre ottoman, ajoutez que nous ne pourrions entrer dans la voie de la transaction qu'aux conditions suivantes :

Le contrat qui lie les deux parties ne pourrait être modifié que par l'accord des parties contractantes, sans intervention des tiers.

Le Gouvernement ottoman devrait donc autoriser le Khédive d'Égypte à entrer en négociations avec la Compagnie de Suez pour la modification du contrat tendant à l'établissement d'une surtaxe.

Pour indemniser la Compagnie du sacrifice qu'on lui demanderait de faire en renonçant, pendant toute la durée de la surtaxe, à se prévaloir du droit qu'elle tient de l'acte de concession et de l'interprétation vizirielle de percevoir sur la capacité utilisable des navires, le Gouvernement égyptien l'autoriserait à percevoir une surtaxe de... par tonneau de registre anglais.

Cette surtaxe serait ou ferme ou décroissante, suivant le tonnage total annuel.

Si cette dernière forme était adoptée, le point de départ de l'échelle décroissante devrait être 4 francs, et la surtaxe devrait prendre fin quand le tonnage total annuel aurait atteint 3 millions de tonnes de registre.

Les Commissaires français à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Télégramme.)

Constantinople, le 3 décembre 1873.

La Commission se prononcera certainement sur la question du canal, soit en condamnant la perception actuelle, soit en examinant la surtaxe.

Dans une réunion privée de ce jour, elle offre, comme dernier terme de ses concessions et sans discussion possible, 4 francs pour point de départ de la surtaxe sur le tonnage de registre anglais obtenu par la déduction de 32 p. 0/0, et 3 francs seulement pour les navires qui seront ou sont déjà jaugés conformément à la règle danubienne admise par la loi anglaise de 1854 pour certaines catégories de navires.

La surtaxe de 4 francs descendrait à 3 francs lorsque les navires seraient jaugés par la règle danubienne proposée par la Commission. La surtaxe ainsi réduite serait perçue sur le jaugeage net jusqu'au tonnage de 2,100,000 tonnes.

Elle décroîtrait ensuite de 50 centimes par 100,000 tonnes. Une réponse catégorique est urgente, pour prévenir la déclaration d'illégalité de la perception actuelle.

Le Ministre des Affaires étrangères
au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

(Télégramme.)

Versailles, le 4 décembre 1873.

Je confirme mon télégramme du 1er décembre, quant à la compétence de la Commission et à la marche à suivre pour la transaction. L'accord des parties contractantes est indispensable. C'est un point de droit que la Compagnie de Suez ne peut abandonner sans compro-

mettre son existence légale. On ne peut, à Constantinople, que s'entendre d'avance officieusement sur les limites dans lesquelles la Porte autorisera les modifications à consentir par le Khédive à l'acte de concession. Je ne crois pas cette entente impossible, d'après le télégramme de nos délégués en date d'hier. Le point de départ de 4 francs est acceptable. L'échelle de décroissance n'a pas été suffisamment étudiée : elle offre des anomalies qui ne peuvent être dans la pensée des auteurs de la proposition. Ils ne peuvent vouloir que les recettes de la Compagnie décroissent avec l'augmentation du transit.

Les Commissaires français à Contantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Télégramme.)

Constantinople, le 6 décembre 1873.

Nous avons lieu de penser que la Commission ne prononcera pas dès aujourd'hui la déclaration d'illégalité; mais cette déclaration est imminente, si la transaction échoue. Dans cette situation, nous croyons qu'il est nécessaire d'adhérer aux bases de transaction énoncées dans nos derniers télégrammes.

Le Chargé d'affaires de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Télégramme).

Péra, le 11 décembre 1873.

Il résulte des dernières explications et d'une communication officielle de la Porte que les délégués doivent déclarer qu'ils sont autorisés par leurs gouvernements à accepter les bases de la transaction à intervenir entre le Khédive et M. de Lesseps. C'est seulement à cette condition que la déclaration d'illégalité sera abandonnée.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

(TÉLÉGRAMME.)

Versailles, le 11 décembre 1873.

Je vous autorise à adhérer à la transaction proposée au nom des gouvernements représentés dans la Commission, c'est-à-dire au chiffre de 14 francs par tonneau de jauge officielle nette, avec échelle décroissante à partir du jour où le transit du canal aura atteint 2,100,000 tonneaux. Je désirerais seulement que cette échelle, qui décroîtrait par 100,000 tonneaux d'augmentation jusqu'à 10 francs, fût calculée de manière à assurer à la Compagnie, pour chaque période, une augmentation de recette, quelque faible qu'elle fût. Il serait anomal qu'une diminution de revenu correspondît à un accroissement de transit, alors surtout que les dépenses d'exploitation et d'entretien du canal en seraient augmentées. Ce point me paraît, du reste, pouvoir être facilement réglé dans cet ordre d'idées sans qu'il en résulte un surcroît de charges pour le commerce maritime, dont nous avons toujours tenu à sauvegarder les intérêts.

Quant aux taxes accessoires, je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'on demande à la Compagnie l'engagement de les maintenir au taux actuel. Cependant il est équitable d'admettre une exception dans certains cas, par exemple, si les frais de remorquage n'étaient pas couverts par la taxe perçue. J'ajouterai que les taxes de stationnement et de halage ne sont pas encore établies et qu'il conviendrait d'en fixer le montant sur des bases modérées.

Il est bien entendu que ces conditions devront faire l'objet d'un nouveau contrat entre le Gouvernement territorial et la Compagnie pour la modification du tarif établi par l'acte de concession. Nous persistons, d'ailleurs, à ne pas reconnaître à la Commission le droit de se prononcer sur la légalité des perceptions de la Compagnie.

Le Ministre des Affaires étrangères
au Chargé d'affaires de France à Constantinople.

(extrait.)

Versailles, le 12 décembre 1875.

Monsieur, au moment où la transaction dont nous acceptons les bases va mettre fin aux difficultés qu'avait fait naître le nouveau péage du canal de Suez, je me plais à vous exprimer ma satisfaction du zèle avec lequel vous avez, à plusieurs reprises, insisté auprès du Gouvernement ottoman sur la nécessité de maintenir fermement le principe de la capacité utilisable consacré par ses déclarations antérieures. La bonne volonté que vous a manifestée le Ministre des Affaires étrangères du Sultan n'a malheureusement pas été assez efficace pour empêcher le délégué ottoman qui présidait la Commission de devenir un auxiliaire des adversaires de ce principe. Il en est résulté que, sans émettre un vote directement opposé aux termes de la lettre vizirielle du 12 juillet dernier, les commissaires, à la presque unanimité, ont adopté des décisions inconciliables avec l'interprétation donné par la Porte au firman de concession. Dans cette situation, nous ne pouvions repousser la pensée d'un arrangement amiable, et j'approuve l'attitude conciliante que vous avez prise en présence d'ouvertures faites avec l'assentiment des Puissanees intéressées.

Agréez, etc.

Signé : Decazes.

Le Chargé d'affaires de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(télégramme.)

Péra, le 13 décembre 1873.

La Commission a adopté aujourd'hui les éventualités de la transaction, avec quelques modifications dans la forme. Elle a ensuite voté qu'il n'y avait plus lieu de donner suite à la déclaration d'illégalité de la perception actuelle. La Commission aura probablement terminé ses travaux samedi prochain.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
aux Agents diplomatiques de France auprès des Puissances représentées dans la Commission internationale.

Versailles, le 15 décembre 1873.

Monsieur, l'affaire du canal de Suez vient d'entrer dans une nouvelle phase, qui permet d'en espérer la prochaine conclusion. Les Gouvernements représentés dans la Commission internationale de Constantinople ont accepté, par l'intermédiaire de leurs délégués, l'élévation temporaire de la taxe de 10 francs par tonneau à 14 francs, à la condition que, d'après le nouveau contrat à intervenir entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie, les perceptions auraient dorénavant pour base le tonnage net obtenu par le système Moorsom. J'ai adhéré à cette transaction sous certaines réserves : j'ai l'honneur de vous communiquer, ci-jointe, une note qui résume, en ce qui les concerne, les vues de mon département.

Agréez, etc.

Signé : DECAZES.

ANNEXE.

Versailles, le 15 décembre 1873.

En présence de l'attitude prise par les délégués français et russes, et de leur persistance à maintenir le principe de la taxation d'après la capacité utilisable, la Commission internationale de Constantinople a cru devoir faire des offres de transaction. Elle a d'abord proposé, dans des pourparlers officieux, d'autoriser la Compagnie, en revenant à l'ancienne base de perception, à élever son tarif de 10 à 13 francs par tonneau de jauge officielle, tant que le transit du canal demeurerait au-dessous de 2 millions de tonneaux par an; plus tard, elle a offert le chiffre de 13 fr. 80 cent., et, en dernier lieu, elle s'est décidée à admettre une perception de 14 francs jusqu'à 2,100,000 tonneaux, avec échelle décroissante par 100,000 tonneaux d'augmentation, de manière à revenir à la taxe de 10 francs lorsque le chiffre annuel du transit aurait atteint 2,600,000 tonneaux. Une transaction sur ces bases, en garantissant la

Compagnie contre la double éventualité du retour à l'ancien tarif et du remboursement des excédants de taxe perçus depuis dix-huit mois, assurerait son existence et lui permettrait d'atteindre, sans cesser d'entretenir le canal en bon état, l'époque où l'accroissement graduel du transit élèverait ses revenus à un taux rémunérateur. Nous venons, en conséquence, d'adhérer, sous certaines réserves, à cette proposition, qui eût reçu de nous un accueil plus empressé si elle n'avait coïncidé avec une sorte de menace, de la part de la Commission, de déclarer illégales les perceptions actuelles, alors que cette question était tout à fait en dehors de sa compétence.

Les réserves que nous avons formulées sont les suivantes :

1° Considérant que le contrat qui lie les deux parties ne peut être changé que de leur commun accord sans intervention des tiers, et qu'en agissant autrement la Compagnie compromettrait son existence légale, nous demandons que les conditions proposées servent de point de départ à la négociation d'un nouveau contrat entre le Khédive et la Compagnie pour la modification du tarif établi par l'acte de concession. Ce point ne paraît pas devoir soulever de difficultés.

2° Nous tenons à constater que, dans notre pensée, cette augmentation temporaire du tarif primitif est destinée à dédommager la Compagnie du sacrifice qu'elle fera en renonçant à se prévaloir du droit, conféré par son acte de concession et reconnu par la lettre vizirielle, d'effectuer ses perceptions d'après la capacité utilisable.

3° Nous insistons pour que l'échelle décroissante soit modifiée, sans d'ailleurs qu'il en résulte un surcroît de charges pour le commerce maritime. Cette échelle offre des anomalies provenant de ce que la décroissance de la taxe serait trop rapide : on ne peut vouloir qu'une diminution de revenus corresponde à un accroissement de transit, alors surtout que les dépenses d'exploitation et d'entretien du canal en seront augmentées. Il importe donc que l'échelle soit calculée de manière à assurer à la Compagnie, pour chaque période successive, une augmentation de recettes, quelque faible qu'elle soit.

4° Pour les taxes accessoires, nous ne voyons pas d'inconvénient à ce qu'on demande à la Compagnie l'engagement de les maintenir au taux actuel, sauf dans le cas où leur produit ne couvrirait pas les frais du service pour lequel elles seraient perçues.

Sous ces réserves, le Gouvernement français adhère volontiers à la transaction proposée, dont les bases lui paraissent concilier, dans une mesure suffisamment équitable, les intérêts de la Compagnie de Suez avec ceux du commerce maritime, qu'il a constamment tenu à sauvegarder.

Les Commissaires français à Constantinople
au Ministre des Affaires Étrangères.

(Télégramme.)

Constantinople, le 19 décembre 1873.

La Commission du tonnage a clos ses travaux dans la séance d'hier; elle a voté à l'unanimité un rapport final contenant le résumé des règlements pour l'unification du tonnage et l'avis de la Commission relatif à la transaction, aux bases de laquelle les délégués ont déclaré que leurs Gouvernements les avaient autorisés à adhérer.

Le Ministre des Affaires Étrangères
à M. le baron d'Avril, Commissaire français à Constantinople.

(Extrait.)

Versailles, le 19 décembre 1873.

Monsieur, votre télégramme de ce jour m'informe que la Commission internationale a terminé ses travaux sans avoir émis un vote déclarant illégales les perceptions effectuées par la Compagnie de Suez à partir du 1er juillet 1872. Ce vote a été prévenu par la transaction dont nous avons accepté les bases, et, dans les circonstances actuelles, je ne puis que considérer cette solution comme satisfaisante.

C'est vainement, en effet, que, dans le cours des délibérations, vous vous êtes efforcés, M. Rumeau et vous, avec un zèle que je me plais à reconnaître, d'amener la discussion sur son véritable terrain et d'empêcher que la légalité des perceptions effectuées d'après la capacité utilisable ne fût remise en question. Lorsque, en prévision d'un vote contraire au principe que vous étiez chargés de défendre, vous avez cessé d'assister aux séances, on pouvait espérer que, pour faciliter votre rentrée, la Commission adopterait une attitude plus conciliante

à laquelle semblait devoir l'encourager la décision prise par les délégués russes de continuer à participer à ses travaux. Cette attente a été trompée : la presque unanimité des commissaires, trouvant dans les délégués ottomans des auxiliaires inattendus, ont persisté à émettre des votes inconciliables avec l'interprétation précédemment donnée par la Porte au firman de concession. D'après nous, le principal objet de la réunion devait être de rechercher l'écart existant entre le nombre de tonneaux de jauge obtenus par la méthode Moorsom et le nombre de tonneaux de marchandises qu'un bâtiment peut porter en restant navigable. Ils n'ont pas nié l'existence de cet écart; mais ils ont soutenu que, dans le choix de leurs méthodes de jaugeage, les nations maritimes ne se préoccupaient nullement d'établir entre ces deux nombres une concordance même approximative, et, de cette assertion, que les faits semblent loin de confirmer, ils ont déduit une interprétation toute nouvelle des mots *capacité utilisable.* Cette expression, qui, jusqu'ici, dans notre pensée comme dans celle de la Porte, et en apparence aussi dans la pensée des autres Puissances, s'appliquait au volume des marchandises de poids moyen qu'un bâtiment est présumé pouvoir prendre à fret, ne devait, suivant eux, désigner autre chose que le tonnage officiel après la déduction de l'espace occupé dans les bâtiments à vapeur par la machine, la chaudière et le combustible; d'où il résultait que la lettre vizirielle, dans la même phrase qui excluait comme base de perception le tonnage net officiel, l'aurait imposé sous le nom de capacité utilisable. Cette interprétation n'a pas été désavouée, le moment venu, par les représentants de la Porte ottomane, et, en présence d'un parti pris contre lequel tout effort semblait devoir échouer, nous n'avons pu que nous prêter finalement à la transaction par laquelle se sont terminées ces difficultés.

Recevez, etc.

Signé : DECAZES.

M. le baron D'AVRIL, Commissaire français à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Constantinople, 19 décembre 1873.

Monsieur le Duc, la Commission a tenu, le 18 décembre, sa dernière séance, qui a été consacrée au vote sur le rapport final lu à la précédente réunion.

La première partie de ce rapport, à l'élaboration de laquelle nous n'avons pas participé, est consacrée à l'unification du tonnage; la seconde, au canal de Suez.

Dans cette seconde partie, le mot *avis*, placé en vedette avant le préambule de la transaction, fait suffisamment ressortir le caractère consultatif de notre délibération.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le texte de ce rapport, qui a été signé par tous les délégués, et qui sera présenté au Sultan par le Président de la Commission.

Veuillez agréer, etc.

Signé: D'AVRIL.

ANNEXE.

RAPPORT FINAL

RÉSUMANT LES TRAVAUX DE LA COMMISSION INTERNATIONALE POUR LE TONNAGE RÉUNIE À CONSTANTINOPLE EN 1873.

La Commission internationale réunie à Constantinople pour répondre à l'appel adressé aux Puissances maritimes par le Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan, prenant pour guide de ses travaux les dépêches circulaires du Gouvernement Impérial à ses représentants à l'extérieur, en date des 1er janvier et 13 août 1873, les lettres vizirielles à Son Altesse le Khé-

dive d'Egypte du 17 Djémazi-ul-Ewel et du 6 Djémazi-ul-Ahir 1290, et les instructions de la Sublime Porte à ses délégués, a consacré vingt et une séances à la discussion des questions qui lui ont été soumises, en procédant d'après les règles qu'elle s'est elle-même préalablement tracées, ainsi qu'en témoignent les procès-verbaux annexés à ce Rapport.

En fixant l'ordre de ses travaux, la Commission a cru devoir s'en tenir aux indications données par le Gouvernement de Sa Majesté Impériale dans les lettres d'invitation adressées aux Puissances et dans les instructions données aux délégués ottomans.

Lesdites pièces recommandent de rechercher, en premier lieu, le meilleur mode de constater :

1° La capacité totale et la capacité utilisable d'un navire ;

2° Comme conséquence, d'examiner ensuite les conditions actuelles de la perception des droits de navigation par la compagnie du canal de Suez.

La Commission, poursuivant cet ordre d'idées, a divisé ses travaux en deux parties distinctes :

1° Question générale du tonnage :

2° Question des perceptions des taxes pour le passage dans le canal de Suez.

Abordant l'examen du premier point et envisageant cette question sous tous ses aspects, elle l'a classée en deux principales divisions :

Tonnage brut, et tonnage net.

Formulant son avis sur cette partie de ses travaux, la Commission résume ainsi qu'il suit les considérations qui déterminent les propositions qui vont suivre :

L'usage traditionnel de toutes les nations maritimes est d'assujettir les navires de commerce à un mesurage dont le résultat, sous le nom générique de *tonnage*, sert de base à l'application des taxes auxquelles le corps du navire est ou peut être soumis, pour quelque cause et en quelque lieu que ce soit.

La fixation du tonnage appartient, en tout pays, au pouvoir souverain comme un des attributs de l'autorité publique. Réglée, à l'origine, dans chaque État, selon les convenances locales, elle a tendu à se dégager des divergences de nation à nation ; mais, au fur et à mesure que les échanges maritimes se développaient, les priviléges réservés aux bâtiments nationaux ont fait place à la concurrence internationale.

L'objectif des anciennes règles de tonnage a été d'abord le déplacement,

avec une unité de poids, qui s'exprimait aussi en volume supposé équivalent pour déterminer ce qu'un navire peut porter ou contenir.

Mais partout l'expérience a démontré l'impossibilité de fixer, d'une manière constante, le port du navire, qui varie nécessairement suivant la nature, la forme et la densité de chacun des éléments concourant à former les cargaisons, et selon les saisons, l'état de la mer et la durée relative des voyages. Il est toujours possible, au contraire, de mesurer exactement la capacité intérieure du navire et d'en déduire, d'une manière pratique, les espaces qui, manifestement, ne peuvent pas être utilisés pour la production du fret. C'est à cette conclusion qu'ont abouti les diverses ordonnances réglant ce sujet, après avoir successivement traversé des phases analogues de tâtonnements et d'études.

Heureusement, après avoir passé par toutes ces phases, malgré les variations dans les procédés, on est, à la fin, arrivé à établir, dans des conditions à peu près semblables, une statistique comparative du tonnage maritime des différentes nations.

En adoptant partout les mêmes règles de jaugeage, la comparaison ne laisse plus rien à désirer, et la navigation sera partout taxée d'une manière uniforme et équitable.

Cette unification du tonnage peut être réalisée en adoptant une formule qui réunit les trois conditions suivantes :

1° Mesurer la capacité intérieure du navire avec toute la précision que comporte pratiquement la science géométrique ;

2° Exprimer cette capacité en tonneaux, adoptant pour diviseur commun une unité de jauge qui résume le mieux, pour toutes les marines, les traditions séculaires de l'expérience commune et qui donne comme quotient une moyenne de toutes les conditions variables dans lesquelles les navires sont employés ;

3° N'admettre, pour la détermination du tonnage net, qui sert de base à l'application des taxes, aucune déduction qu'à la condition que les espaces déduits ne soient pas employés pour la production de fret, soit en y mettant des passagers, soit en y mettant des marchandises.

La Commission s'est demandé s'il ne serait pas mieux de supprimer l'expression *tonneau de jauge*, afin de faire cesser la confusion continuelle entre le tonneau de jauge et les différents tonneaux employés par le commerce, soit en poids, soit en mesure ; mais, après mûre délibération, elle a jugé que le temps n'est pas encore venu pour recommander un tel changement dans les usages du monde commercial et maritime, et elle s'est décidée à adopter, pour unité de jauge, le tonneau de capacité du système Moorsom de 100 pieds cubes anglais ou de 2.83 mètres cubes.

Ces principes posés, la Commission internationale ayant reconnu que le procédé de mesurage de la capacité des navires inauguré par le *Merchant Shipping Act.*, de 1854, sous le nom de système Moorsom dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande réalise le mieux les conditions requises pour la détermination du tonnage brut; qu'aucun système ne se prête mieux à l'application des règles précises de déduction qui doivent déterminer le tonnage net et ne se recommande avec de plus grands avantages pour l'unification du tonnage que la Commission doit rechercher et désire atteindre;

Constatant d'ailleurs:

1° Que la plupart des Puissances maritimes en ont ainsi jugé, puisque l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, les États-Unis d'Amérique, la France, l'Italie, la Norwége et la Turquie, ont successivement, avec des variantes dans l'application, adopté le système Moorsom, et que la Belgique, l'Espagne, les Pays-Bas et la Suède, d'après les déclarations de leurs délégués respectifs, sont également en voie de l'adopter;

2° Qu'en ce qui concerne le tonnage net des navires à vapeur, les prescriptions de la loi anglaise de 1854 laissent beaucoup à désirer, notamment en ce que la déduction est calculée pour une catégorie de navires dont les machines sont dans un certain rapport avec la capacité totale, en prenant un tantième pour cent du tonnage brut, tandis que, dans d'autres navires, la déduction dépend simplement de l'espace occupé par la machine;

3° Qu'il y a deux autres systèmes de déduction, la différence entre lesquels consiste dans le traitement des soutes à charbon : l'un avec les cloisons mobiles est apppelé la règle du Bas-Danube, l'autre pour des soutes fixes est adopté en Allemagne, Autriche-Hongrie, France et Italie; que, par le premier de ces systèmes, on laisse la liberté aux armateurs d'employer sans inconvénient leurs navires partout dans le commerce général du monde, tandis que, par l'autre système, ils sont obligés d'adopter les soutes à charbon fixes pour des voyages déterminés, mais en vue des opinions partagées sur les avantages de l'un ou de l'autre système;

La Commission recommande à l'acceptation des Puissances maritimes les modes de procéder ci-après indiqués et les règles de jaugeage annexées au présent rapport.

S'ils sont adoptés, il sera désirable que les papiers de bord des navires présentent un tableau de tous les détails du mesurage et du calcul par lesquels on aurait trouvé le tonnage brut et des déductions opérées pour déterminer le tonnage net.

Pour le cas où il y aurait des exceptions dans le mesurage de la capacité totale du navire, on devrait le mentionner dans les papiers de bord.

En discutant et fixant les règles de jaugeage annexées à ce rapport, la Commission a été guidée par les considérations suivantes, qu'elle soumet aussi à l'approbation des Puissances maritimes:

§ 1er. Tout navire de commerce, à quelque nation qu'il appartienne, doit être muni d'un certificat de jauge constatant:

(a) Le tonnage brut ou *gross tonnage*, qui est l'expression de la capacité totale du navire, et

(b) Le tonnage net, qui est l'expression de la capacité du navire après déduction des espaces reconnus non utilisables pour la production du fret.

§ 2. Le certificat de jauge dont il s'agit, délivré par les autorités compétentes de l'État auquel appartient le navire, après jaugeage opéré d'après les prescriptions des règles proposées par la Commission internationale, fait foi en tout pays pour servir de base à la perception des taxes auxquelles le corps du navire est ou peut être soumis, pour quelque cause et en quelque lieu que ce soit. Lesdites taxes sont appliquées au tonnage net du navire.

§ 3. La détermination du tonnage brut ou capacité totale d'un navire est le mieux effectuée au moyen des procédés de jaugeage et de calcul connus sous le nom de *système Moorsom*, tels qu'ils sont définis par les règles de jaugeage adoptées par cette Commission et annexées au présent rapport.

§ 4. Le tonnage brut comprend le résultat du jaugeage de tous les espaces au-dessous du pont supérieur, ainsi que de ceux compris dans toutes les constructions permanentes, couvertes et closes sur ce pont.

(Pour leur définition, voir les règles de jaugeage annexées.)

§ 5. Les déductions à opérer du tonnage brut pour déterminer le tonnage net sont:

1° Les déductions générales s'appliquant aux navires à voiles et aux navires à vapeur;

2° Les déductions spéciales aux navires à vapeur.

§ 6. Les déductions générales s'appliquent:

1° Au logement de l'équipage (ne sont pas considérés comme faisant partie de l'équipage les gens de service, quels qu'ils soient, embarqués pour le service des passagers.)

2° Aux cabines des officiers de bord (celle du capitaine non comprise);

3° Aux cuisines et aux lieux d'aisances et latrines à l'usage exclusif du personnel du bord, qu'ils soient situés au-dessous ou au-dessus du pont supérieur;

4° Aux espaces couverts et clos, s'il en existe, placés sur le pont supérieur et destinés à la manœuvre du navire.

Tous les espaces appliqués à chacun des usages ci-dessus indiqués peuvent être limités séparément suivant les besoins et les habitudes de chaque pays; ils sont cubés isolément et additionnés, le total devant être déduit, s'il est au-dessous de 5 p. o/o du tonnage brut, et ne pouvant, dans aucun cas, dépasser 5 p. o/o dudit tonnage.

Outre les espaces compris dans les déductions, il a été proposé, au sein de la Commission, de déduire aussi les espaces occupés par la cabine du capitaine, les soutes à voiles, à cordages et autres agrès de la manœuvre; mais ces propositions n'ont pas obtenu la majorité absolue des voix.

§ 7. La Commission recommande la suppression de tout système qui ferait dépendre la détermination du tonnage net d'un navire à vapeur de la déduction d'un tantième pour cent de la capacité totale du navire.

§ 8. Les déductions spéciales aux navires à vapeur s'appliquent:

(*a*) A la chambre des machines et des chaudières;

(*b*) Au tunnel des navires à hélice;

(*c*) Aux soutes à charbon permanentes, les espaces des chambres, tunnel et soutes étant exactement mesurés.

§ 9. Si le navire n'a pas de soutes permanentes, ou s'il a seulement des soutes latérales et si l'approvisionnement de charbon est logé dans des magasins prélevés sur la cale au moyen de cloisons mobiles, on ne fera pas entrer l'espace des soutes latérales ou des magasins à charbon dans le mesurage. Dans ce cas, on appliquera la règle en vigueur aux Bouches du Danube, c'est-à-dire que, pour tenir compte de l'approvisionnement moyen de combustible, on accordera 50 p. o/o de l'espace de la machine, si le navire est à roues, et 75 p. o/o de l'espace de la machine, si le navire est à hélice.

(Voir article 16 des règles de jaugeage annexées.)

§ 10. Les navires munis de soutes permanentes pourront néanmoins être jaugés selon la règle du Danube. Dans ce cas, le tonnage net sera établi conformément aux prescriptions du paragraphe ci-dessus.

§ 11. Dans aucun cas (sauf pour les remorqueurs), le total des déductions spéciales aux navires à vapeur ne pourra dépasser 50 p. o/o du tonnage brut.

§ 12. Pour les navires remorqueurs, et à la condition expresse que ces navires seront exclusivement affectés au remorquage, les déductions spéciales s'appliqueront sans limite aux espaces réellement occupés par la chambre des machines et l'approvisionnement de combustible.

§ 13. Provisoirement et jusqu'à ce que tous les Gouvernements aient adopté des règles uniformes pour le tonnage net, et dans le but d'obtenir, en attendant, une certaine uniformité de pratique, il pourra, dans tout État, être délivré aux navires à vapeur appartenant audit État, par les soins des autorités compétentes, pour la délivrance du registre de jauge constatant le tonnage d'après la loi nationale en vigueur, un certificat annexe qui fera foi dans les ports étrangers et qui établira le tonnage net auquel devront être appliquées les taxes à payer dans ces ports.

§ 14. Dans les États qui ont déjà adopté le système Moorsom, le certificat annexe mentionné ci-dessus sera dressé facultativement, soit d'après la règle applicable aux navires à soutes permanentes, soit d'après la règle du Danube.

§ 15. Dans les pays où le système Moorsom sera, mais n'est pas encore adopté, les navires à vapeur pourront être mesurés d'après la règle 2 de la loi anglaise de 1854, avec les facteurs 0,0017 et 0,0018. Du tonnage brut ainsi trouvé, on opérera les déductions spéciales accordées par les paragraphes 6 à 12 ci-dessus. Le certificat annexe spécifié au paragraphe 13 constatera le tonnage brut et le tonnage net du navire; ledit tonnage net sera établi facultativement, soit d'après la règle applicable aux navires à soutes permanentes, soit d'après la règle du Danube.

§ 16. Les navires non pontés n'ont pas été compris dans les règles internationales de jaugeage proposées.

§ 17. Comme sanction pénale, on recommande d'ordonner que si un des espaces permanents qui ont été déduits est employé pour y mettre des marchandises ou des passagers, ou pour en tirer profit en l'affrétant, cet espace sera ajouté au tonnage net et ne pourra plus être déduit.

Les dispositions des paragraphes ci-dessus embrassent les principes qui ont guidé la Commission dans son travail, et elle émet le vœu que, pour garantir l'application identique desdits principes dans tous les États, les règles de jaugeage proposées par elle soient adoptées par voie diplomatique, ou par les délégués munis de pleins pouvoirs, qui pourraient s'entendre sur les procédés à employer et pour tous les détails d'exécution.

En abordant la seconde partie de la tâche qui lui a été dévolue par le Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan, la Commission a posé dans les

termes suivants, d'accord avec la teneur des instructions du Gouvernement ottoman à ses délégués, la question à résoudre :

« Le mode actuellement appliqué pour la perception des droits du canal est-il en harmonie avec les prescriptions de l'acte de concession et du firman impérial, selon l'interprétation qui leur a été donnée par les deux lettres vizirielles à Son Altesse le Khédive? »

Examen fait de l'acte de concession et des documents ci-dessus indiqués, la Commission a ouvert la discussion, et, après avoir entendu successivement MM. les Délégués d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de Belgique, d'Espagne, de la Grande-Bretagne, de Grèce, d'Italie, des Pays-Bas, de Russie, de Suède-Norwége et de Turquie, elle a été appelée à délibérer sur le projet de résolution présenté par les Délégués de la Grande-Bretagne, ainsi qu'en témoignent les procès-verbaux 13, 14, 15, 16.

Avant de se prononcer par un vote sur cette résolution, la Commission, dans la séance du 9 décembre, a reçu de son Président communication de la lettre, en date du même jour, adressée à Son Excellence par Son Excellence Rachid-Pacha, Ministre des Affaires étrangères.

Déférant à la recommandation contenue dans cette lettre, la Commission a discuté et officiellement adopté la rédaction de l'avis suivant, qui a été accepté à l'unanimité, et qu'elle espère être conforme au désir exprimé par la Sublime Porte :

AVIS.

Invitée par la Sublime Porte a exprimer un avis sur le mode de perception applicable au canal de Suez en vertu du contrat de concession, du firman de 1866 et des lettres vizirielles du 17 djémazi-ul-ewel et du 6 djémazi-ul-Ahir 1290, et se conformant au désir exprimé dans la lettre adressée le 9 décembre 1873 par Son Excellence Rachid-Pacha, Ministre des Affaires étrangères de Turquie, à Son Excellence Edhem-Pacha, Président de la Commission ;

Se référant, d'une part, à l'acte de concession de l'entreprise du canal de Suez, lequel acte doit rester intact;

Se référant, d'autre part, pour l'application des prescriptions de cet acte, aux principes généraux et aux règles de jaugeage, tels que la Commission internationale les a précédemment déterminés ;

La Commission est d'avis qu'on peut régler le mode de cette perception par une transaction dont les dispositions sont les suivantes :

NAVIRES JAUGÉS D'APRÈS LE SYSTÈME MOORSOM.

1. Il sera perçu sur chaque tonne de registre net des navires dont les déductions propres aux machines ont été déterminées d'après la section (*a*) de la clause 23 qui définit la règle 3 de la loi anglaise de 1854, outre la taxe de 10 francs, une surtaxe de 4 francs.

2. Cette surtaxe sera réduite à 3 francs pour chaque bâtiment qui aura inscrit sur ses papiers de bord ou annexé à ces papiers le tonnage net résultant du système de jaugeage recommandé par la Commission internationale, lequel formera la base de la perception de la taxe et de la surtaxe.

3. Il est entendu que les navires qui sont déjà mesurés d'après l'alternative posée par la Commission et notamment suivant la section (*b*) de la clause précitée de la loi anglaise de 1854, n'auront à acquitter, dès à présent, que la surtaxe de 3 francs par tonneau de registre net, sous la condition que les déductions pour la machine et le combustible n'excéderont pas 50 p. o/o du tonnage brut.

NAVIRES JAUGÉS D'APRÈS UN AUTRE SYSTÈME QUE CELUI DE MOORSOM.

4. Le tonnage brut des navires qui ne sont pas jaugés d'après le système Moorsom sera ramené au tonnage de ce système par l'application des facteurs du barême du Bas-Danube, et leur tonnage net sera déterminé d'après la section (*a*) de la clause 23 précitée. Ils payeront, outre la taxe de 10 francs, une surtaxe de 4 francs par tonne sur ce tonnage net.

DISPOSITION COMMUNE À TOUS LES NAVIRES.

5. La surtaxe de 3 francs par tonne nette de registre sera progressivement réduite dans les proportions ci-après spécifiées, à mesure du développement du tonnage net des navires transitant annuellement par le canal, et de manière à ne plus percevoir finalement que la taxe maximum de 10 francs par tonne sur le tonnage net constaté par les papiers de bord, aussitôt que ce tonnage aura atteint, pendant une année, 2,600,000 tonnes de tonnage net de registre.

La décroissance de la surtaxe suivra les proportions ci-après:

Aussitôt que le tonnage net aura atteint le chiffre de 2,100,000 tonnes pendant une année, la Compagnie ne pourra, à partir de l'année suivante, percevoir la surtaxe qu'à raison de 2 fr. 50 cent. par tonne.

A partir de l'année qui suivra celle durant laquelle le tonnage net aura

atteint 2,200,000 tonnes, la surtaxe ne sera plus que de 2 francs par tonne, et ainsi de suite, chaque augmentation de 100,000 tonnes pour une année entraînant une diminution de surtaxe de 50 centimes par tonne pendant l'année suivante; de telle sorte qu'au moment où le *net tonnage* aura atteint 2,600,000 tonnes pendant une année, la surtaxe sera définitivement supprimée et la taxe ne dépassera plus le chiffre maximum de 10 francs par tonne de registre net.

Il est bien entendu:

1° Qu'au cas où l'augmentation du tonnage net réalisée pendant une année dépasserait 100,000 tonnes, la surtaxe décroîtrait pendant l'année suivante d'autant de fois 50 centimes par tonne qu'il se serait produit de fois 100,000 tonnes de plus.

2° Qu'une fois que la surtaxe aura été diminuée ou abolie d'après les conditions qu'on vient de dire, aucune augmentation ou réimposition ne pourra avoir lieu, même si le tonnage de transit venait de nouveau à descendre.

3° Que l'année mentionnée plus haut commence le 1er janvier, nouveau style.

6. Les bâtiments de guerre, les bâtiments construits ou nolisés pour le transport de troupes et les bâtiments sur lest seront exemptés de toute surtaxe; ils ne seront pas soumis à une taxe supérieure au maximum de 10 francs par tonne, qui sera prélevée sur leur tonnage net de registre.

Après avoir exprimé cet avis dans sa dix-neuvième séance, le premier délégué de Turquie, autorisé par son Gouvernement, a fait les deux déclarations suivantes:

« Que la permission de percevoir une surtaxe de 1 franc, concédée à la Compagnie universelle du canal maritime de Suez dans l'année 1871, pour un but spécial, est abrogée;

« Qu'aucune modification ne pourra être apportée à l'avenir aux conditions de transit, soit en ce qui concerne les droits de navigation, soit en ce qui concerne les droits de remorquage, d'ancrage, de pilotage, etc., qu'avec l'assentiment de la Sublime Porte, qui, de son côté, s'entendra à ce sujet avec les principales Puissances intéressées, avant de prendre aucune détermination. »

MM. les Délégués de la Grande-Bretagne, d'Italie, d'Espagne, de Belgique, d'Autriche-Hongrie, d'Allemagne, de Turquie, de France, de Grèce, de Russie et de Suède-Norwége ont déclaré, dans la vingtième séance, qu'ils sont autorisés par leurs Gouvernements à adhérer aux dispositions de la transaction.

MM. les Délégués des Pays-Bas ont déclaré qu'ils sont autorisés par leur Gouvernement à y adhérer également, sous les réserves faites.

Ce rapport final est fait et signé dans une seule expédition, à Constantinople, ce 6/18e jour de décembre 1873, 28e jour du mois de chewal 1290.

Le Président,

Signé : EDHEM.

Pour l'Allemagne.
Signé : GILLET.
HARGREAVES.

Pour l'Autriche-Hongrie.
Signé : G. DE KOSJEK.
L. ZAMARA.
E.-F. NICOLICH.

Pour la Belgique.
Signé : Cam. JANSSEN.

Pour l'Espagne.
Signé : Joaquin TOGORES.
A. RUATA.

Pour la France.
Signé : A. D'AVRIL.
RUMEAU.

Pour la Grande-Bretagne.
Signé : J. STOKES.
Philip FRANCIS.

Pour la Grèce.
Signé : A. A. H. ANARGYROS.

Pour l'Italie.
Signé : E. COVA.
F. MATTEI.
Alex. VERNONI.

Pour les Pays-Bas.
Signé : JANSEN.
Richard S. KRUN.

Pour la Russie.
Signé : B. E. STEIGER.
KORCHIKOFF.

Pour la Suède et la Norwége.
Signé : O. VON HEIDENSTAMM.

Pour la Turquie.
Signé : EDHEM.
M. SALIH.
H. MADRILLY.

Le Secrétaire,

Signé : CARATHÉODORY.

L'Ambassadeur de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Extrait.)

Péra, le 31 décembre 1873.

Monsieur le Duc, le Gouvernement ottoman vient de porter à la connaissance de Son Altesse le Khédive d'Égypte le résultat des travaux de la Commission internationale du tonnage. J'ai l'honneur de vous adresser ci-annexée la copie de la lettre vizirielle qui renferme cette communication.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Vogüé.

ANNEXE.

Son Altesse le Grand Vizir
à Son Altesse le Khédive.

Faisant suite à mes communications précédentes, j'ai l'honneur de faire parvenir à Votre Altesse, en double exemplaire ci-joint, les procès-verbaux et le rapport final de la Commission internationale pour le tonnage, qui vient de terminer ses travaux.

Ainsi que Votre Altesse voudra bien le relever de la lecture de ces documents, toutes les questions relatives au tonnage ont été résolues de manière à faire disparaître dans l'avenir toute incertitude d'interprétation et toute objection.

Indépendamment du règlement de ces points, règlement qui fixe la base du droit de péage à percevoir par la Compagnie du canal de Suez, Votre Altesse trouvera, dans les procès-verbaux et dans le rapport final susmentionnés, les détails d'un avis exprimé par la Commission internationale sur une transaction destinée à régler le mode de perception des taxes. Les dispositions de cette transaction ont été adoptées en vertu d'autorisations spéciales.

L'avis émis sur ce point ayant été exprimé à l'unanimité par la Commission internationale et approuvé par la Sublime Porte, Votre Altesse est invitée à en entretenir la Compagnie du canal.

Dans tous les cas, il est essentiel que les droits soient perçus sur la base du

net tonnage établi par la Commission internationale dans un délai de trois mois, qui donnera un temps suffisant pour se concerter sur toutes les mesures relatives à la mise à exécution de la transaction conseillée par la Commission internationale.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
à l'Agent et Consul général de France à Alexandrie.

Versailles, le 3 février 1874.

Monsieur, vous m'avez rendu compte des dispositions que le Président de la Compagnie de Suez vous avait manifestées à son retour en Égypte, relativement à la transaction conseillée par la Commission internationale de Constantinople pour le règlement de la question du péage du canal.

Vous inspirant des communications que vous aviez reçues de mon Département ainsi que de l'Ambassade de France à Constantinople, vous avez engagé M. de Lesseps à se conformer aux vues émises dans la lettre vizirielle du 30 décembre, et vous ne lui avez pas laissé ignorer que les intérêts de la Compagnie de Suez seraient sérieusement compromis si une solution n'intervenait pas, dans le délai de trois mois, sur les bases proposées par la Commission de Constantinople; néanmoins M. de Lesseps vous a paru, à ce moment-là, peu disposé à entrer dans la voie de conciliation qui venait de lui être ouverte.

Je ne puis, Monsieur, qu'approuver le langage que vous avez tenu, et que vous inviter à renouveler, s'il y a lieu, vos efforts pour amener M. de Lesseps à une appréciation plus exacte des exigences de la situation actuelle. Il me paraît, du reste, nécessaire avant tout que la lettre vizirielle du 30 décembre lui soit officiellement communiquée par le Gouvernement égyptien. Quels que soient les motifs de la réserve dans laquelle le Khédive paraît vouloir se renfermer, il ne peut, ce me semble, différer plus longtemps cette notification, dont il serait d'ailleurs équitable de prendre la date pour point de départ du délai de trois mois fixé par la Porte ottomane.

Recevez, etc.

Signé : DECAZES.

L'Ambassadeur de France à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères.

(extrait.)

Péra, le 17 février 1874.

Monsieur le Duc, j'ai reçu de M. de Lesseps communication du projet ci-annexé, qu'il voudrait substituer à la transaction recommandée par la Commission internationale de Constantinople, et qui n'en diffère, du reste, que par la durée de la surtaxe et les bases de l'échelle décroissante.

Je ne puis que regretter de voir M. de Lesseps se refuser à accepter purement et simplement les bases de la transaction, telles qu'elles ont été posées par la Commission. Il me semble que c'est pour nous une question de loyauté, après avoir accepté la décision finale de la Commission, de ne pas aider M. de Lesseps à s'affranchir de l'exécution des mesures qu'elle comporte. Il est bon, cependant, de constater que, dans les deux premiers articles de son contre-projet, le Président de la Compagnie de Suez accepte les deux points principaux des décisions de la Commission de Constantinople: 1° le système de tonnage tel qu'il y a été formulé, et 2° le taux des surtaxes qui y ont été consenties. Mais l'article 3, au lieu d'admettre que la décroissance de la surtaxe commencera à partir du jour où le tonnage des navires transitant par le canal atteindra le chiffre fixé par la Commission, ne fait partir cette décroissance que du moment où les actionnaires de la Compagnie seront remboursés de leurs coupons arriérés et où les recettes de la Compagnie seront suffisantes pour exécuter certains travaux évalués à trente millions, et pour assurer un revenu annuel de 8 p. o/o du capital-actions. En substituant ainsi à une échelle de tonnage une échelle de reettes, M. de Lesseps s'expose à voir les Puissances étrangères demander à intervenir dans l'évaluation des ressources de la Compagnie comparées à ses dépenses, c'est-à-dire dans

l'administration intérieure de la Compagnie, au lieu d'avoir à constater seulement un fait matériel, le montant du tonnage.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Vogüé.

ANNEXE.

Le Président de la Compagnie du canal de Suez
à Son Altesse le Prince-Héritier, Ministre de l'Intérieur du Khédive.

Le Caire, le 31 janvier 1874.

Monseigneur, j'ai l'honneur d'accuser réception à votre Altesse de sa dépêche du 29, accompagnant la lettre vizirielle que Son Altesse le Khédive vient de recevoir, relative aux droits du canal de Suez, ainsi qu'un exemplaire des procès-verbaux et du rapport final de la Commission internationale pour le tonnage.

Partageant le désir de transaction exprimé par la Sublime Porte, j'ai étudié avec le plus grand soin les documents qui me sont communiqués.

J'ai été d'abord frappé, sans en être étonné, de la droiture et de la recherche sincère de la vérité qui distinguent les remarquables instructions données à MM. les Commissaires ottomans.

Après avoir rappelé les deux lettres vizirielles expliquant que le Gouvernement Impérial n'avait pas entendu l'expression *tonneau de capacité* dans un sens absolu, et n'avait eu nullement en vue le tonnage inscrit sur les papiers de bord de telle ou telle Puissance, les instructions ajoutent :

« Sollicitée d'interpréter les termes de *tonneau de capacité* de l'acte du « 5 janvier 1856 (article 17), la Sublime Porte s'empressait ainsi de constater « que sa pensée était une pensée de justice et d'égalité. Prenant pour point de « départ la vérité incontestable que les taxes du canal doivent être supportées « en proportion de l'utilité qui en dérive pour ceux qui en profitent, que cette « utilité elle-même est en raison directe de l'importance du navire considéré « comme machine de transport, de ses facultés commerciales exprimées par sa « capacité vraie, la Sublime Porte maintenait comme elle maintient aujourd'hui « encore : 1° que, sous quelque pavillon qu'ils naviguent, deux navires d'une « même capacité doivent être taxés également, — premier principe; 2° que « deux navires de capacité inégale doivent contribuer dans le rapport exact qui « existe entre leurs capacités utilisables, — deuxième principe. Toute con-

« vention plus ou moins arbitraire était ainsi écartée pour s'en tenir à la réalité « des faits, et c'est là ce que les deux lettres vizirielles précitées ont entendu « établir, en donnant comme assiette de la taxe: la *capacité vraie* et *rien que* « *la capacité vraie des navires*........ »

« On ne fait que constater une vérité qui a été relevée par des autorités « compétentes, en disant qu'en vue de favoriser le pavillon national les admi- « nistrations des différents États ont été souvent portées à faire plier les calculs, « d'ailleurs imparfaits, de la science au désir de diminuer, moyennant des « énonciations de tonnages insuffisants, les droits que les navires auraient à « acquitter pour leur entrée et leur station dans les ports étrangers. De tout « cela il est résulté pour les papiers de bord une déplorable confusion, qui, « en rendant la plupart du temps impossible la réduction à une mesure com- « mune des tonnages officiels des divers pays, aboutissait, par une consé- « quence aussi fâcheuse qu'immanquable, à une surcharge des navires dont « le tonnage se rapprochait le plus de la vérité. Cette injustice ne fut jamais « mieux sentie que le jour où l'on entreprit de grands travaux d'art dans « le but de favoriser la navigation, et dont les revenus devaient être calculés « exactement sur les redevances à acquitter par chaque navire à raison de sa « capacité. Si l'on ferma les yeux sur les inégalités que nous venons de signaler « tant que les droits de navigation ne présentèrent qu'un caractère purement « fiscal, il devint impossible de persister dans cette voie lorsqu'en présence « des ports artificiels, des docks, des phares créés par la main de l'homme et « avec le capital des particuliers, on se vit dans la nécessité de déterminer « aussi exactement que possible les redevances à acquitter en proportion du « service rendu, calculé lui-même en raison directe de la capacité vraie des « navires.......... »

« S'agissant de taxe à imposer aux navires, on fait souvent appel à l'intérêt « de la navigation. Cet intérêt a droit à tous les égards, sans aucun doute. Mais « l'objection dont on entend faire usage n'est vraie qu'autant qu'il s'agit de « taxes arbitraires, de taxes qui ont un caractère purement fiscal. Il n'en est « plus de même lorsqu'il s'agit de taxes qui ont un caractère rémunérateur et « qui ne sont imposées qu'en considération de travaux exécutés dans l'intérêt « même de la navigation.

« Les grands travaux entrepris en vue de la facilité et de la sécurité de la « circulation maritime ajoutent en réalité à l'utilité et par conséquent aussi à « la valeur du navire lui-même. L'intérêt des armements maritimes et celui « des entreprises qui ont eu en vue la navigation sont, pour ainsi dire, soli- « daires, et l'on ne peut nuire à l'un sans nuire à l'autre à la fois. Pour arriver « à faire la part de chacun de ces deux intérêts, il est essentiel de tenir la « balance égale, d'être juste, et, pour cela, il suffit d'être dans l'exactitude, « dans la vérité. »

La Compagnie du canal de Suez ne pourra manquer de s'entendre avec un Gouvernement dont le langage, empreint de tant de noblesse et de loyauté, a servi de base et de règle aux discussions de la Commission internationale du tonnage. Il ressort des procès-verbaux que tous les membres de la Commission ont voulu mettre un terme aux difficultés qui se sont produites en assurant la bonne marche de l'œuvre universelle du canal et sa prospérité en même temps que les intérêts de la navigation générale.

Animé des mêmes intentions, et après avoir constaté que le conseil d'administration de la Compagnie a agi légalement en appliquant le maximum de son droit de 10 francs par tonne de capacité utilisable, je me déclare prêt à proposer à l'assemblée générale des actionnaires, dès que j'y serai autorisé par la Sublime Porte, la transaction suivante, conforme aux principes émis dans le rapport final résumant les travaux de la Commission internationale.

Art. 1er. Le tonnage officiel, tel qu'il a été formulé à Constantinople par une Commission internationale, est accepté avec le calcul d'une surtaxe en faveur du canal de Suez.

Art. 2. La surtaxe de 3 francs dans certains cas et de 4 francs dans d'autres, équivalant à la perception actuelle du canal, est adoptée.

Art. 3. La surtaxe sera maintenue jusqu'à ce que les actionnaires soient remboursés de leurs coupons arriérés depuis l'ouverture du canal (30 millions de francs); que les améliorations complémentaires actuellement prévues et réclamées par la navigation pour faciliter et accélérer le transit du canal soient exécutées (30 millions), et que le capital actions ait atteint un revenu net de 8 p. 0/0 résultant du bilan présenté à l'assemblée générale annuelle des actionnaires.

A partir de cette époque, la surtaxe sera successivement réduite et éteinte, à raison de 50 centimes par année.

Art. 4. Par exception, les bâtiments de guerre, les bâtiments construits ou nolisés pour le transport des troupes seront exemptés de toute surtaxe. Ils payeront le droit de 10 francs par tonne sur le tonnage adopté.

Art. 5. La surtaxe d'un franc, concédée à la Compagnie universelle du canal maritime de Suez, dans l'année 1871, pour un but spécial, est abrogée.

Art. 6. Le droit de pilotage ne dépassera pas le chiffre maximum actuel de 20 francs par décimètre d'enfoncement.

Les droits d'ancrage ou de stationnement ne dépasseront pas le chiffre maximum actuel de 5 centimes par jour et par tonne, dans les cas où ces droits sont payés aujourd'hui.

Je suis convaincu que, si le Gouvernement ottoman avait connu les nécessités intérieures de la Compagnie, il aurait, avec son équité habituelle, pris l'initiative du mode proposé de réduction et d'extinction de la surtaxe.

Il n'insistera certainement pas sur l'exemption de la surtaxe en faveur des bâtiments sur lest, attendu que l'intention des parties contractantes a été d'abréger toute formalité pouvant retarder l'expédition des navires et de supprimer toute investigation en ce qui concerne la nature des cargaisons, le principe de la taxe du transit étant le déplacement d'eau du navire, et non la nature du chargement.

Si un bâtiment passe le canal sur lest, c'est que, par la richesse de la cargaison de retour, il est assuré d'un fret total rémunérateur, et il faut considérer que la perception actuelle du canal équivaut à peine aux frais d'assurances que l'on payait autrefois par bâtiments à voiles passant par le Cap, c'est-à-dire à moins de 5 p. o/o de la valeur moyenne du chargement qu'il peut contenir.

J'espère que la Sublime Porte appréciera mes observations, et je prie Son Altesse le Khédive de vouloir bien les transmettre, avec la bienveillance qu'Elle n'a cessé de témoigner à l'entreprise que Sa Majesté Impériale le Sultan a daigné placer sous sa haute protection.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Ferd. DE LESSEPS.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères.

(*EXTRAIT.*)

Péra, le 11 mars 1874.

Monsieur le Duc, j'ai l'honneur de vous envoyer ci-joint copie de deux lettres adressées par le Grand Vizir au Vice-Roi d'Égypte pour faire connaître à Son Altesse l'opinion de la Sublime Porte concernant le contre-projet que M. de Lesseps voudrait substituer à la transaction recommandée par la Commission internationale de Constantinople.

Agréez, etc.

Signé : VOGÜÉ.

PREMIÈRE ANNEXE.

Son Altesse le Grand Vizir
à Son Altesse le Khédive d'Égypte.

Le 7 mars 1874 (18 moharrem 1291).

Altesse, j'ai eu l'honneur de recevoir la lettre de Votre Altesse, en date du 17 zilhidjé 1290, ainsi que la lettre y incluse de M. de Lesseps en réponse à la communication adressée à Votre Altesse, le 22 zilcadé 1290, au sujet des travaux de la Commission internationale pour le tonnage.

Dans sa susdite lettre, M. de Lesseps formule les termes de la proposition qu'il se déclare prêt à soumettre à l'adoption de l'Assemblée générale des actionnaires de la Société du canal. Il y joint certains documents qui donnent le chiffre des dépenses que pourraient nécessiter certains travaux supplémentaires à entreprendre dans l'intérêt de la navigation.

La proposition de M. de Lesseps s'écartant sur des points essentiels de celle qui avait été formulée par la Commission internationale, je crois nécessaire, afin d'éviter tout malentendu, de me reporter à la teneur de la communication du 22 zilcadé.

Dans cette communication, il avait été établi que la Commission internationale, en considération des instructions de la Sublime Porte, dont M. de Lesseps lui-même a fait une appréciation bien favorable, avait fixé, avec l'autorité qui n'appartenait qu'à elle seule, la base du droit du péage à percevoir par la Compagnie du canal. En même temps, Votre Altesse était invitée à porter à la connaissance de la Compagnie l'avis émis, grâce au concours unanime des volontés des diverses Puissances maritimes, sur un arrangement d'un caractère spécial. Dès lors, il est aisé de comprendre qu'il serait impossible à la Sublime Porte de revenir sur aucun de ces points.

Toutes les améliorations suggérées dans l'entretien du canal peuvent mériter l'attention du Gouvernement impérial. Mais la Sublime Porte ne saurait entreprendre de le recommander à l'appréciation des intéressés que lorsque la question du péage aura d'abord cessé de faire difficulté, et qu'ensuite les améliorations auront été formulées par la Compagnie d'une manière suffisamment motivée.

En conséquence, et conformément à l'esprit et à la lettre de la communication du 22 zilcadé, Votre Altesse est priée de donner connaissance de ce qui précède à la Société et de lui *réitérer l'assurance* que, dans le cas où, avant l'expiration du délai trimestriel, elle n'aurait pas adhéré à la transaction pro-

posée, le droit de péage sur les navires traversant le canal devra être perçu sur la base de 10 francs par tonneau, d'après le calcul du tonnage net établi par la Commission internationale.

DEUXIÈME ANNEXE.

Son Altesse le Grand Vizir
à Son Altesse le Khédive d'Égypte.

Le 7 mars 1874.

Par ma lettre de ce jour, je réponds à celle par laquelle Votre Altesse me transmettait la réponse de M. de Lesseps à la communication qui lui a été faite des résultats de la Commission internationale. M. de Lesseps semble croire que la proposition de la surtaxe et la règle pour le calcul du tonnage net adoptée par la Commission ne font qu'un seul et même tout. Ma réponse, dans laquelle j'ai voulu éviter toute controverse, explique suffisamment qu'il y a là deux questions bien distinctes : qu'il dépend entièrement de la Compagnie d'accepter ou de refuser la transaction concernant la surtaxe, mais que sa décision sur ce point ne saurait exercer aucune influence sur le mode de calcul établi par la détermination du tonnage net. Dans le mémorandum de M. de Lesseps, que Votre Altesse m'avait transmis précédemment par sa lettre du 16 zilcadé 1290, celui-ci semblait révoquer en doute la compétence de la Commission à résoudre une question que soulevaient les termes d'une concession accordée par le Gouvernement à une Compagnie, concession, disait-il, qui a le caractère d'un contrat. Je reconnais avec empressement la justesse de la réponse que Votre Altesse fit à M. de Lesseps, en lui faisant savoir qu'elle transmettait son memorandum à la Sublime Porte.

La dernière lettre de M. de Lesseps indique qu'il a quitté le terrain sur lequel il s'était placé dans son susdit mémorandum, dont la date était d'ailleurs antérieure à celle de la lettre du 22 zilcadé. Il ne pouvait lui échapper que, même dans l'hypothèse où l'on assimilerait sa concession à un simple contrat, la Compagnie aussi bien que les représentants des intérêts maritimes s'en étant remis à l'interprétation de la Sublime Porte pour lever les difficultés qui avaient surgi sur l'explication de ce contrat, et la Porte ayant interprété la clause douteuse du contrat, nulle autre autorité n'aurait pu établir avec plus de compétence la règle technique qui devait terminer l'application de cette interprétation que la Commission internationale, qui représentait les lumières réunies de toute l'Europe. Toute discussion ultérieure paraissant donc super-

flue, Votre Altesse est invitée, ainsi qu'il est dit dans ma lettre en date d'aujourd'hui, à tenir la main ferme à l'exécution de la mesure qui prescrit la perception d'un droit de 10 francs par tonneau, d'après l'évaluation du tonnage net établi par la Commission, dans le cas où, avant l'expiration du terme de trois mois, indiqué par la lettre du 22 zilcadé, la Compagnie n'aurait pas notifié à Votre Altesse son adhésion à la transaction proposée.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères.

Péra, le 30 mars 1874.

Monsieur le Duc, en réponse aux deux lettres vizirielles du 7 mars, M. de Lesseps a adressé au Khédive d'Égypte les deux lettres dont je joins ici le texte. Son Altesse s'est empressée de les communiquer à la Sublime Porte.

Il résulte de ces deux documents, d'une part, que le Président de la Compagnie du canal de Suez se soumet à la règle du tonnage élaborée par la Commission de Constantinople et imposée par le Gouvernement ottoman, tout en protestant contre le dommage que lui cause l'application de la taxe légale de 10 francs par tonneau de capacité établie d'après cette règle; d'autre part, que la Compagnie du canal repousse la transaction conseillée par la Commission internationale, et à laquelle avaient adhéré toutes les Puissances représentées dans le sein de cette Commission.

En informant la Porte de ces deux décisions, M. de Lesseps ajoute que le nouveau tarif basé sur le système de la Commission de Constantinople (ou système danubien) ne pourra être mis en vigueur que le 1er juillet, et il prévient le Gouvernement ottoman qu'il le rend responsable des pertes que subirait la Compagnie, si elle était obligée d'appliquer immédiatement le nouveau tarif sans avoir pu légalement compenser, par les moyens réguliers dont elle dispose, l'abaissement que cette modification amènera dans ses recettes, pertes évaluées, suivant M. de Lesseps, à 700,000 francs par mois.

Au reçu de ces documents, Rachid-Pacha s'est empressé de convoquer tous les chefs de mission pour les leur communiquer officieusement et leur demander leur avis. La réunion a eu lieu aujourd'hui.

Le Ministre a commencé par donner connaissance des pièces; puis il a déclaré que la Porte, prenant acte de la déférence avec laquelle M. de Lesseps se soumettait à ses décisions en matière de tonnage, était disposée à lui accorder le délai de trois mois qu'il demandait, mais qu'avant de répondre dans ce sens elle désirait savoir si cette mesure ne soulèverait pas d'opposition de la part des Puissances qui avaient concouru aux travaux de la Commission internationale.

L'Ambassadeur de Russie a déclaré, tant en son nom qu'au nom de son Gouvernement, qu'il n'avait aucune objection à élever. Quant à moi, avant d'aborder le fond de la question, j'ai demandé au Ministre de nous expliquer à quel titre il nous consultait. J'ai alors soutenu que les Puissances n'avaient aucune qualité pour s'immiscer dans les rapports du Gouvernement ottoman avec une compagnie ottomane, tant que celle-ci restait dans les termes de son acte de concession. Remontant dans le passé, j'ai fait allusion aux incidents de la Commission; j'ai rappelé comment cette réunion d'hommes spéciaux, convoquée pour un but technique, avait vu dévier son mandat jusqu'à être transformée en une sorte de cour de justice; j'ai ajouté que le Gouvernement français ne s'était pas associé à ces procédés et ne s'y associerait pas dans l'avenir; que, si pourtant la Porte persistait à admettre cette ingérence étrangère dans ses affaires intérieures, je me contenterais d'en prendre acte, afin de me prévaloir de ce précédent le jour où mon intervention serait nécessaire aux actionnaires français du canal, dont les intérêts étaient aussi respectables que ceux des armateurs anglais.

Je fis observer ensuite que la Commission de Constantinople avait accompli un double travail: en premier lieu, un travail technique qui avait abouti à une méthode de jaugeage; en second lieu, un travail de conciliation qui avait produit un projet de transaction pratique. La méthode de jaugeage avait été adoptée par la Porte, qui l'avait imposée à M. de Lesseps, lequel se soumettait: quant à la transaction,

elle n'était nullement obligatoire. M. de Lesseps la repoussait et préférait s'en tenir aux termes de son firman; le rôle de la Commission et des Puissances qui l'avaient constituée était donc entièrement épuisé. Si l'application des termes du firman soulevait quelque difficulté entre la Compagnie et le Gouvernement concessionnaire, les voies de droit ne manquaient sans doute pas pour la résoudre; en tout cas, ce litige n'avait rien d'international, et je ne reconnaissais ni à moi, ni à mes collègues, aucune compétence pour le juger.

Le Ministre me répondit que la réunion n'avait aucun caractère officiel; qu'il avait désiré s'éclairer des lumières des représentants étrangers; qu'on ne pouvait refuser au Gouvernement ottoman la faculté de consulter les Puissances plus intéressées que lui dans la question du péage du canal; que les résolutions de la Commission de Constantinople étaient l'œuvre des Puissances; qu'en se les appropriant et en les imposant à la Compagnie de Suez, le Gouvernement n'avait fait que céder au vœu de la majorité: chacun savait qu'il n'avait pu agir autrement qu'il n'avait fait. Aujourd'hui encore, il était prêt à souscrire au désir de la Compagnie en lui accordant le délai de trois mois qu'elle demandait; mais il ne voulait pas le faire sans l'assentiment des Puissances qui avaient concouru avec lui à l'élaboration de la règle qu'il avait adoptée.

Je répliquai que je constatais avec un certain étonnement la pression qui avait été exercée sur le Gouvernement ottoman. Le Ministre avouait qu'il n'avait pas agi librement en imposant à la Compagnie les conclusions de la Commission, et qu'aujourd'hui encore, s'il était libre, il souscrirait aux demandes de la Compagnie; en un mot, le Gouvernement ottoman voulait abriter sa responsabilité derrière celle des Puissances. Il m'était impossible d'admettre cette théorie: à mon sens, la Commission n'avait eu qu'un rôle technique; une fois ce rôle rempli, elle avait disparu, et il ne restait plus en présence que le Gouvernement ottoman et une Compagnie ottomane. Le Gouvernement était libre d'accepter ou de rejeter les conclusions de la Commission; en se les appropriant et en les imposant à la Compagnie, il assumait seul la responsabilité des effets qu'elles produi-

raient; je maintenais l'incompétence des Puissances et les réserves que j'avais déjà faites à ce sujet.

Le Ministre d'Allemagne et le Chargé d'affaires d'Angleterre, chacun de leur côté, se dirent incapables, sans instructions spéciales, d'exprimer un avis sur la question; mais, se référant à leurs instructions générales, ils déclarèrent que leurs Gouvernements respectifs considéraient le Gouvernement ottoman comme engagé envers eux à faire exécuter les résolutions de la Commission de Constantinople.

Le Ministre d'Autriche-Hongrie s'attacha à réfuter, point par point, les lettres de M. de Lesseps, soutenant que l'article 17 du firman n'était pas applicable dans l'espèce, vu que l'adoption du système de jaugeage danubien n'était pas une modification du tarif, mais le retour à la légalité dont la Compagnie était sortie depuis dix-huit mois; assurant que le délai de trois mois demandé par M. de Lesseps n'avait pour bút que de lui laisser le temps d'appliquer les surtaxes de pilotage et de remorquage à l'aide desquelles il voulait combler le déficit de ses recettes; rappelant que M. de Lesseps avait, dès le principe, accepté l'interprétation qui serait donnée par le Gouvernement ottoman des mots « tonneau de capacité »; qu'il était donc mal fondé à protester contre l'interprétation que la Porte, éclairée par les travaux de la Commission, avait officiellement promulguée. Sa conclusion fut qu'il n'y avait plus lieu de faire aucune concession à la Compagnie; que trois mois de délai lui avaient été accordés à partir de la première notification; qu'à l'expiration de ce délai, c'est-à-dire dans le courant du mois prochain, la Compagnie, ayant repoussé la transaction, devait être tenue d'appliquer la taxe de 10 francs au tonnage net.

Une discussion assez animée et assez confuse s'engagea alors. Au bout de quelque temps, Rachid-Pacha se résuma en disant qu'il persistait à vouloir accorder à la Compagnie la faculté de n'appliquer qu'à partir du 1er juillet le système de jaugeage fixé par la Commission; mais qu'il attendrait, pour répondre au Khédive en ce sens, que les divers Gouvernements, consultés par le télégraphe, eussent donné leur adhésion.

Comme il est à prévoir que la majorité des Puissances répondra

dans un sens défavorable à la Compagnie, je vous serais reconnaissant, Monsieur le Duc, de me faire parvenir vos instructions le plus tôt possible.

Quant au parti adopté par M. de Lesseps, je ne saurais en ce moment en apprécier la valeur, ni préjuger l'accueil que vous lui réservez. Je fais des vœux pour qu'en échangeant les réalités de la transaction pour les chances aléatoires d'une nouvelle campagne, il ait bien servi les intérêts de la Compagnie qu'il dirige. Puisqu'il a préféré se renfermer dans l'exercice pur et simple des droits qu'il tient de son acte de concession, il est à désirer, pour le succès de sa cause, qu'il se maintienne sur un terrain strictement légal et ne donne prise, par aucun côté, aux attaques d'adversaires décidés et vigilants.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Vogüé.

PREMIÈRE ANNEXE.

Le Président de la Compagnie du Canal de Suez
à Son Altesse Mehemed Tewfik, Prince Héritier, Ministre de l'Intérieur, au Caire.

Le Caire, le 20 mars 1874.

Monseigneur, j'ai eu l'honneur de recevoir la dépêche de Votre Altesse en date d'hier, et j'ai étudié avec la plus grande attention les deux lettres vizirielles du 7 mars 1874 adressées à Son Altesse le Khédive.

La précédente lettre vizirielle du 22 zilcadé 1290, mentionnant une transaction conseillée par une Commission internationale à laquelle la Compagnie du canal de Suez n'avait pas été appelée à participer, nous avait semblé renfermer un simple projet. La disposition conseillée ne pouvait être intitulée transaction que si elle était le résultat d'un accord entre les parties contractantes.

Aussi m'étais-je empressé de montrer mes bonnes dispositions à entrer en négociations, et j'avais soumis à la Sublime Porte, par le bienveillant intermédiaire de Son Altesse le Khédive, une proposition que je jugeais assez équi-

table pour la présenter au conseil d'administration de la Compagnie et à l'assemblée générale des actionnaires.

Les deux nouvelles lettres vizirielles se traduisent, non plus par une demande de négociation, mais par une intimation formelle devant au besoin être appuyée par une force gouvernementale. En conséquence, je retire ma proposition de conciliation et je maintiens dans toute leur intégralité les droits écrits des actionnaires du canal, sans aucune modification.

La Compagnie financière du canal de Suez, n'ayant par elle-même d'autre force que son droit et désirant éviter un conflit qui serait fâcheux pour tout le monde, se voit obligée de se soumettre provisoirement; mais elle constate la violation d'un contrat public juridiquement établi par l'article 17 suivant de son acte de concession ratifié par Sa Majesté Impériale le Sultan :

« Article 17 de l'acte de concession du 5 janvier 1856 : »

« Pour indemniser la Compagnie des dépenses de construction, d'entretien « et d'exploitation qui sont mises à sa charge par les présentes, nous l'autorisons, « dès à présent et pendant toute la durée de sa jouissance, à établir et perce- « voir, pour le passage dans les canaux et les ports en dépendant, des droits de « navigation, de pilotage, de remorquage, de halage ou de stationnement, « suivant des tarifs qu'elle pourra modifier à toute époque, sous la condition « expresse :

« 1° De percevoir ces droits, sans aucune exception ni faveur, sur tous les « navires, dans des conditions identiques;

« 2° De publier les tarifs, trois mois avant la mise en vigueur, dans les capi- « tales et les principaux ports de commerce des pays intéressés;

« 3° De ne pas excéder, pour le droit spécial de navigation, le chiffre « maximum de 10 francs par tonne de capacité des navires et par tête de « passager. »

Je remets, ci-jointe, la copie d'une protestation que j'avais déposée à Constantinople, le 13 mai de l'année dernière, à l'époque où une première tentative avait été faite pour porter atteinte aux droits de la Compagnie du canal de Suez. Cette atteinte devenant aujourd'hui un fait mis arbitrairement à exécution, malgré les observations contenues dans mon mémorandum du 22 décembre 1873 et ma proposition du 31 janvier 1874, je renouvelle personnellement mes protestations antérieures, et, me portant fort pour les actionnaires qui m'ont confié leurs capitaux sous la foi d'un contrat solennel revêtu de toutes les formalités légales, je déclare rendre la Porte Ottomane responsable de toutes les pertes pouvant résulter de l'application de la taxe de 10 francs par tonne suivant le calcul inexact de la Commission internationale, au lieu de la tonne de véritable capacité utilisable déterminée par notre contrat.

Je dois, en outre, considérer comme une seconde violation de contrat, de la part de la Sublime Porte, l'obligation qui nous serait imposée d'appliquer le nouveau tarif avant le délai exigé par l'acte de concession et les statuts pour la publicité des modifications de tarifs, et je fais, à ce sujet, une réserve spéciale pour le dommage qui nous serait causé jusqu'au moment où la Compagnie aura pu légalement prendre les dispositions nécessaires afin de compenser, suivant les moyens réguliers dont elle profitera, le dommage évalué, dans l'état actuel, à environ 700,000 francs par mois.

Je vous prie, Monseigneur, d'agréer, etc.

Signé : FERD. DE LESSEPS.

DEUXIÈME ANNEXE.

LE PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ
à Son Altesse MEHEMED TEWFIK, Prince Héritier, Ministre de l'Intérieur, au Caire.

Ismaïlia, le 21 mars 1874.

Monseigneur, en exécution de la mesure imposée à la Compagnie de Suez par la Sublime Porte, sous menace de l'emploi de la force, et au sujet de laquelle j'ai adressé hier à Votre Altesse ma protestation, j'ai l'honneur de L'informer que je viens d'engager, par voie télégraphique, le conseil d'administration de la Compagnie à faire les publications exigées par notre contrat pour appliquer dans le délai légal, c'est-à-dire le 1er juillet prochain, le nouveau tarif du droit spécial de navigation d'après le tonnage danubien.

Le premier et le troisième paragraphe de l'article 17 de l'acte de concession du 5 janvier 1856 contiennent les prescriptions suivantes :

« La Compagnie pourra modifier ses tarifs à toute époque, sous la condition « expresse de publier les tarifs, trois mois avant la mise en vigueur, dans les « capitales et les principaux ports de commerce des pays intéressés. »

Veuillez, Monseigneur, agréer, etc.

Signé : FERD. DE LESSEPS.

L'Ambassadeur de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Télégramme.)

Constantinople, le 7 avril 1874.

Le Conseil des Ministres a décidé qu'il y avait lieu de répondre au Vice-Roi d'Égypte de faire exécuter les ordres primitifs de la Porte, ceux qui fixent à trois mois, à partir de la première signification, la mise en vigueur du tonnage adopté à Constantinople.

Cette décision a été réclamée par les représentants d'Angleterre, d'Autriche, d'Allemagne et d'Italie.

L'Ambassadeur de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Télégramme.)

Péra, le 15 avril 1874.

Ismaïl-Pacha a télégraphié à la Porte que M. de Lesseps se refusait à toute concession et aurait menacé d'interrompre le service du canal.

Ismaïl-Pacha voudrait être autorisé, dans ce cas, à prendre lui-même la direction du service.

Le Cabinet anglais a adressé à Constantinople un télégramme comminatoire invitant la Porte à faire appliquer le tonnage devenu légal depuis la sanction donnée aux travaux de la Commission internationale.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

Versailles, le 16 avril 1874.

Monsieur le Comte, je viens de recevoir le rapport que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 30 du mois dernier, concernant l'affaire du canal de Suez; j'en ai pris connaissance avec un vif intérêt. Faisant suite à vos dépêches des 17 février et 11 mars précédents, il m'éclaire suffisamment sur la nouvelle phase dans laquelle est entrée cette affaire pour que je puisse aujourd'hui vous envoyer les instructions que vous avez déjà réclamées et que j'avais cru devoir ajourner momentanément, pressentant que les événements allaient se précipiter de manière à leur enlever toute actualité.

Bien qu'ayant manifesté, dès son retour en Égypte, les dispositions peu conciliantes qui avaient motivé l'appréciation contenue dans ma lettre à M. de Cazaux, en date du 3 février, M. de Lesseps s'était cependant décidé à accepter plusieurs des bases essentielles de la transaction recommandée par la Commission de Constantinople, à savoir : le système de jaugeage Moorsom combiné avec la méthode danubienne, la fixation de la taxe de transit à 13 et 14 francs suivant le cas, et le principe de la décroissance du tarif jusqu'à 10 francs. C'était principalement le point de départ de cette décroissance qu'il désirait faire modifier. Mieux éclairé sur ses véritables intérêts et sur le parti qu'il pouvait tirer du projet de transaction, il se serait empressé d'adhérer à ce projet, sous la réserve d'en discuter ultérieurement les conséquences: tout en regrettant qu'il n'eût pas agi de la sorte, je supposais néanmoins que la négociation pourrait se rouvrir sur ses propositions. N'était-il pas possible, en effet, d'admettre que le tarif temporaire auquel les Puissances avaient adhéré, pour faciliter à la Compagnie les moyens de faire face à ses engagements financiers, serait maintenu de manière à lui permettre d'amortir l'arriéré d'intérêts dû aux actionnaires? En outre, n'était-il pas de l'intérêt même du commerce mari-

time que ce tarif fût combiné de façon à assurer le prochain achèvement de travaux considérés comme le complément nécessaire de l'œuvre du canal? On pouvait, enfin, prétendre que le mode de décroissance indiqué dans le contre-projet de M. de Lesseps devait être plus favorable au commerce maritime que le mode conseillé par la Commission : non-seulement, en effet, le Président de la Compagnie acceptait le chiffre de 50 centimes comme base de l'échelle décroissante, malgré le défaut de corrélation qui pouvait en résulter entre le mouvement du transit et celui des recettes, mais encore il consentait à ce que la taxe décrût chaque année, alors même que la navigation diminuerait dans le canal, tandis que, d'après le projet de la Commission, la décroissance devrait s'arrêter dès que l'augmentation du transit dans l'année n'aurait pas atteint le chiffre de 100,000 tonnes.

Quelque dignes d'examen, d'ailleurs, que me parussent les nouvelles bases de transaction que je viens de rappeler, je ne me suis dissimulé, Monsieur le Comte, ni la difficulté qu'il y aurait à faire admettre par les Gouvernements la prolongation du tarif temporaire au delà du terme primitivement convenu, ni les obstacles qu'allaient rencontrer quelques-unes des prétentions imprudemment formulées par M. de Lesseps; en outre, j'ai pensé, comme vous, que l'adhésion que nous avions donnée aux conclusions de la Commission nous faisait un devoir de nous abstenir de toute initiative. Je me proposais donc seulement, pour le cas où la Porte se déciderait à soumettre le contre-projet de M. de Lesseps à l'examen des Puissances intéressées, de seconder les démarches qu'elle pourrait faire pour les amener à modifier d'un commun accord les bases arrêtées à Constantinople. Les réserves dont nous avions entouré notre adhésion nous autorisaient à faire valoir, en temps opportun, certaines considérations d'équité qui avaient échappé à l'appréciation des délégués et auxquelles leurs Gouvernements pouvaient se montrer accessibles.

Mais cette éventualité ne s'est pas réalisée. La Porte a, par la lettre vizirielle du 7 mars, mis purement et simplement la Compagnie de Suez en demeure d'adhérer au projet élaboré à Constantinople, et d'appliquer, dès la fin de ce mois, la taxe de tonnage d'après la base

recommandée par la Commission. M. de Lesseps a fait à cette notification une réponse regrettable: il a déclaré qu'il renonçait au bénéfice de la transaction et que, contraint de céder, il ferait percevoir les droits sur la base du tonnage net officiel, non point dans les délais qui lui avaient été signifiés, mais à partir du 1er juillet prochain. Il se réservait de compenser, par des moyens qu'il considère comme réguliers, le déficit qui en résulterait dans les recettes du canal. C'est alors que le Gouvernement ottoman, toujours préoccupé du soin d'éviter, de la part des Puissances, des réclamations immédiates, a cru devoir convoquer, à titre officieux, les chefs de mission, pour savoir si la prorogation du délai assigné à la Compagnie serait acceptée par leurs Gouvernements. Dans cette réunion, vous avez, Monsieur le Comte, fait ressortir, avec autant de justesse que d'à-propos, le droit qu'avait la Porte de ne prendre conseil que d'elle-même, et vous avez insisté pour qu'elle usât de sa liberté d'action, sans chercher davantage à dégager sa responsabilité en déférant aux Gouvernements étrangers la solution de questions qui n'étaient pas de leur compétence. Malheureusement, quelque impression qu'aient pu produire la netteté de votre langage et l'élévation des vues que vous avez développées, le Ministre des Affaires étrangères du Sultan, tout en se montrant disposé à substituer le terme du 1er juillet à celui du 1er mai, ainsi que M. l'Ambassadeur de Russie n'avait pas hésité à le conseiller, n'en a pas moins persisté à subordonner sa décision à l'assentiment des Puissances; vos collègues, de leur côté, en ont référé à leurs Gouvernements, et je vois, par votre télégramme du 7 de ce mois, que les réponses reçues n'ont pas été favorables à la Compagnie, puisque la Porte vient de maintenir définitivement le terme qu'elle avait d'abord fixé.

Dans cette situation, qui ne peut se prolonger puisque le délai expire le 29 courant, les instructions que j'ai l'honneur de vous adresser, Monsieur le Comte, ne sauraient avoir qu'un caractère éventuel. Il serait difficile, en effet, de préjuger un dénoûment qui est susceptible d'être modifié, d'un instant à l'autre, par des résolutions extrêmes soit de M. de Lesseps, soit des intéressés. J'ai cru tout d'abord nécessaire d'arrêter au plus tôt le Président de la Compagnie dans la voie

dangereuse où il s'est engagé, et je viens d'adresser des instructions à cet effet à notre consul général à Alexandrie. Pour atténuer la fâcheuse impression produite sur les Puissances maritimes par l'attitude de M. de Lesseps et pour prévenir des complications qui pourraient compromettre gravement les intérêts de son entreprise, je lui fais conseiller, en déclarant catégoriquement que nous ne le suivrions pas sur un autre terrain, d'appliquer, dès la fin de ce mois, les quatre premiers articles de l'avis de la Commission, c'est-à-dire le droit de 14 francs par tonneau de jauge nette calculée d'après la méthode anglaise, et celui de 13 francs lorsque cette jauge serait modifiée par l'application de la règle danubienne. En notifiant sa décision au Gouvernement territorial, il se réserverait de présenter ultérieurement, avec documents à l'appui, les considérations qui lui paraîtraient de nature à justifier une extension de la durée de ce tarif temporaire, au double point de vue du payement de l'arriéré d'intérêts dû aux actionnaires et de l'exécution des travaux complémentaires d'amélioration du canal. De plus, il annoncerait l'intention de soumettre à la Porte des propositions pour la fixation ou l'exhaussement du taux des taxes autres que le droit spécial de navigation.

Si, comme je l'espère, M. de Lesseps se conforme à mes avis, il est à présumer que, toute cause d'irritation ainsi écartée, les Gouvernements consentiront à examiner dans un esprit d'équité les nouvelles combinaisons qui auraient pour objet d'améliorer encore, s'il était nécessaire, la situation de la Compagnie de Suez, et qu'ils se rappelleront combien les conditions exceptionnelles dans lesquelles a été entreprise une œuvre aussi considérable et aussi aléatoire, les difficultés de toute nature qui en ont entravé les commencements, l'importance des services qu'elle rend déjà au commerce maritime, la recommandent à leur sympathique intérêt.

Agréez, etc.

Signé : Decazes.

L'Ambassadeur de France en Angleterre
au Ministre des Affaires étrangères.

(Extrait.)

Londres, le 18 avril 1874.

Monsieur le Duc, conformément aux instructions que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, j'ai informé le Comte Derby des avis que le Gouvernement français avait cru devoir adresser à M. de Lesseps; j'ai eu soin, toutefois, de ne pas cacher au principal Secrétaire d'État de Sa Majesté le regret que nous avait inspiré le refus de l'ajournement demandé par le Directeur de la Compagnie du canal de Suez, pour l'application du nouveau tarif, et j'ai insisté sur l'utilité de faire entendre à Constantinople comme à Alexandrie les conseils de la modération.

Le Comte Derby m'a marqué la satisfaction qu'il éprouvait de ce que nous nous trouvions, en dernière analyse, d'accord pour recommander à M. de Lesseps l'exécution des articles 1, 2, 3 et 4 de l'avis de la Commission de Constantinople. Il n'a pas cherché à me cacher le vif intérêt qu'il attache à cette affaire, dont l'opinion se préoccupe beaucoup en Angleterre. Il est certain, m'a-t-il dit, que, dans l'état actuel des choses, si les droits sont perçus au profit d'une compagnie presque exclusivement française, ils sont prélevés pour la plus grande partie sur la marine anglaise : les dispositions de ce pays et de son Gouvernement à l'égard de la Compagnie de Suez s'expliquent donc fort naturellement.

Le principal Secrétaire d'État de Sa Majesté m'a, avec intention, laissé deviner sa pensée, en me disant, dans le cours de notre entretien et à titre d'opinion purement personnelle, qu'il serait peut-être désirable que les Puissances maritimes pussent s'entendre pour l'acquisition du canal.

Cette insinuation, bien que formulée en termes très-vagues, m'a frappé, parce qu'elle répond tout à fait au sentiment qui se fait jour

dans tous les journaux anglais. En suggérant une combinaison qui désintéresserait honnêtement la Compagnie, le Comte Derby n'a fait qu'imprimer son caractère personnel à un projet qui se traduit, dans une certaine presse, par l'espoir peu dissimulé de profiter de la ruine de la Compagnie pour racheter l'affaire à vil prix.

Je n'ai relevé l'insinuation du Comte Derby que dans la mesure nécessaire pour lui marquer que je l'avais comprise, et je la livre à l'appréciation de Votre Excellence.

Veuillez agréer, etc.

Signé : La Rochefoucauld.

Le Ministre des Affaires étrangères
aux Agents diplomatiques français auprès des Puissances maritimes européennes.

Versailles, le 20 avril 1874.

Monsieur, vous connaissez les bases de la transaction proposée, à la fin de l'année dernière, par la Commission internationale de Constantinople pour le règlement des difficultés qu'avaient soulevées les modifications apportées, dix-huit mois auparavant, au mode de perception du péage du canal de Suez.

Ces bases, ayant obtenu l'adhésion unanime des Puissances représentées dans la Commission, ont fait l'objet d'une notification officielle du Gouvernement ottoman au Président de la Compagnie. Mais M. de Lesseps ne les a acceptées qu'en partie, et, invité par la Porte à percevoir, dès le 29 de ce mois, le droit de transit des navires sur le tonnage net obtenu par la méthode Moorsom, il a pris une attitude qui pouvait faire craindre de fâcheuses complications. J'ai donc cru devoir l'engager à se soumettre aux ordres qu'il avait reçus, en se

réservant de faire valoir ultérieurement les raisons d'équité qui pourraient justifier l'amélioration des conditions dans lesquelles se trouve aujourd'hui placée son entreprise. Bien que j'ignore encore s'il se sera conformé à mes avis, il me paraît utile, Monsieur, de vous mettre, dès à présent, en mesure de faire connaître au Gouvernement auprès duquel vous êtes accrédité la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement français en cette circonstance. J'ai l'honneur, à cet effet, de vous envoyer ci-joint copie des instructions que j'ai adressées, le 16 de ce mois, à M. l'Ambassadeur de France à Constantinople.

Agréez, etc.

Signé : DECAZES.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

Péra, le 21 avril 1874.

Monsieur le Duc, je viens compléter par quelques détails les renseignements que j'ai déjà eu l'honneur de vous donner par le télégraphe sur les affaires du canal de Suez.

A la suite de la conférence officieuse du 30 mars dont j'ai eu l'honneur de rendre compte au Département, les divers chefs de mission intéressés ont consulté leurs Gouvernements par le télégraphe. Tous ont répondu en demandant l'application des délibérations de la Commission internationale; la Russie est la seule qui ait donné à son avis la forme d'un conseil amical; les autres ont accentué avec plus ou moins de vivacité l'expression de leur sentiment. Le télégramme de Lord Derby mettait le Gouvernement ottoman en demeure de faire exécuter ses décisions; ceux des Cabinets de Vienne, de Berlin et de Rome, plus modérés dans la forme, étaient aussi nets dans le fond. Devant cette insistance, la Porte n'a pas cru pouvoir donner suite à ses projets conciliants : elle s'est laissé d'autant plus facilement entraîner, que l'atti-

tude prise envers elle par M. de Lesseps était, d'autre part, non moins inquiétante; il a été facile de prouver au Grand Vizir qu'en accordant au Président du canal le délai qu'il demandait, le Gouvernement ottoman n'échappait pas, par cette concession nouvelle, au danger des revendications et des actions en indemnité. Ainsi menacés de deux côtés, et par les Puissances qui les sommaient de tenir leurs engagements, et par M. de Lesseps qui les rendait responsables du tort causé à la Compagnie par l'exécution de ces mêmes engagements, les Ministres du Sultan se sont rangés du côté des Puissances européennes.

Dans un conseil tenu le 5 avril, il a été décidé que le Khédive serait invité à veiller à l'exécution des ordres de la Porte, c'est-à-dire à la mise en vigueur, à partir du 29 avril prochain, du tarif basé sur le tonnage net. Un télégramme, expédié dans ce sens le 7 et communiqué par le Khédive à M. de Lesseps, a reçu de lui la réponse que j'ai l'honneur d'annexer sous le n° 1. C'est un refus catégorique.

En le communiquant à la Sublime Porte, Ismaïl-Pacha ajoutait que l'intention de M. de Lesseps était de suspendre le service du canal au jour fixé. Il demandait, dans ce cas, l'autorisation de prendre lui-même en main, pour le compte de la Compagnie, l'administration du transit.

A cette communication, la Porte a répondu par un télégramme (annexe n° 2) qui prescrivait au Khédive d'employer tous les moyens, même la force, pour assurer l'exécution des ordres souverains, mais qui réservait la question de l'administration du canal par le Gouvernement égyptien, en cas d'abandon des services par M. de Lesseps. En même temps, Rachid-Pacha envoyait à tous les représentants de la Turquie à l'étranger le télégramme ci-annexé sous le n° 3.

Le Khédive s'est aussitôt mis en devoir de remplir la mission qui lui était donnée : trois bataillons étaient mis sur le pied de guerre; le personnel et le matériel nécessaires à l'exploitation du canal étaient préparés. En même temps, Son Altesse pressait le Grand Vizir de lui envoyer l'autorisation nécessaire pour pouvoir, le cas échéant, prendre en main l'administration du canal.

J'ai fait alors connaître à Rachid-Pacha le langage que vous aviez

tenu au Président de la Compagnie. J'ai fait valoir les efforts qui étaient tentés par vous, Monsieur le Duc, pour amener M. de Lesseps à une plus saine appréciation des circonstances, et j'ai montré l'intérêt qu'il y avait pour le Gouvernement ottoman à ne pas compromettre, par des mesures précipitées, le succès de vos démarches. J'ai lieu de croire que ces conseils n'ont pas été perdus : la loyauté de votre attitude et de votre langage a été très-appréciée, et l'on attend les meilleurs effets de votre intervention auprès de la Compagnie du canal. Le Khédive a été invité à ne rien brusquer et le Conseil des Ministres a été convoqué pour demain. Tout en désirant éviter des complications et ne pas compromettre l'existence, dans sa forme actuelle, de la Compagnie du canal, le Gouvernement ottoman sent qu'il lui est difficile de se soustraire à l'obligation de faire respecter ses décisions souveraines : à ses yeux, le seul système de tonnage aujourd'hui légal dans l'isthme est celui qui a été élaboré par la Commission internationale et sanctionné par la Porte. Quels qu'aient été les procédés dont on a usé alors, cette légalité est difficile à contester après les déclarations par lesquelles toutes les Puissances sans exception, et M. de Lesseps lui-même, ont reconnu le droit du Sultan d'interpréter selon ses vues les mots « tonneau de capacité. »

On ne saurait donc se dissimuler aujourd'hui que la seule base d'une négociation utile serait l'acceptation par M. de Lesseps du système de tonnage prescrit par la Porte, sauf à discuter les chiffres des diverses taxes auxquelles il servirait d'assiette, soit suivant le mode transactionnel de la Commission de Constantinople, soit suivant tout autre procédé. Je suis entièrement convaincu que la Porte, étant rassurée du côté du tonnage, se prêterait avec empressement à étudier avec la Compagnie les moyens de lui fournir, en dehors même des recettes assurées par la transaction de Constantinople, les ressources nécessaires aux travaux complémentaires du canal. On peut même présumer que, devant une question ainsi posée, l'opposition des Puissances cesserait ; plusieurs de mes collègues m'en ont donné l'assurance.

Il est bien à désirer que M. de Lesseps comprenne la situation que lui ont faite les circonstances et qu'il se décide à suivre les sages conseils

qui lui ont été donnés : l'intérêt des actionnaires exige de sa part certains sacrifices, et ce serait mal les servir que de ne pas écouter les avis inspirés au Cabinet de Versailles par sa profonde sympathie pour la Compagnie du canal, non moins que par une appréciation exacte des dangers auxquels l'expose la résistance de son Président.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Vogüé.

PREMIÈRE ANNEXE.

Le Président de la Compagnie du canal de Suez
à Son Altesse Mehemed-Tewfik, Prince Héritier, Ministre de l'Intérieur.

Le Caire, 11 avril 1874.

Monseigneur, en réponse à la communication d'un télégramme de la Sublime Porte, en date du 7 de ce mois, j'ai l'honneur de déclarer que, après un premier refus de mes propositions de négociation ou de conciliation et après un deuxième refus du délai statutaire pour publier la modification de tarif imposée arbitrairement, j'opposerai, en ma qualité de chef d'une société financière universelle et citoyen français, une résistance absolue à la violation d'un contrat bilatéral accepté et accompli par 40,000 actionnaires français.

En l'absence de tout plaignant responsable et de toute sentence ou jugement, ni la Porte ni les Puissances n'ont aucun droit de s'immiscer dans nos affaires lorsque nous observons strictement les termes de notre contrat.

Je prends mes dispositions pour réunir dans les délais légaux l'assemblée générale des actionnaires auxquels la question actuelle sera présentée intacte avec le maintien de tous leurs droits.

Je remets, ci-joint, copie : de l'article 12 de l'acte de concession du 30 novembre 1854, des articles 14 et 22 de l'acte de concession du 5 janvier 1856 et du firman impérial du 19 mars 1866.

Veuillez, Monseigneur, agréer, etc.

Signé : Ferd. de Lesseps.

DEUXIÈME ANNEXE.

Son Altesse le Grand Vizir
à Son Altesse le Khédive d'Égypte.

(TÉLÉGRAMME.)

Le 16 avril 1874.

Le Conseil des Ministres, après avoir délibéré sur le télégramme que Votre Altesse a bien voulu m'adresser le 11 avril pour me transmettre la protestation de M. de Lesseps contre l'application du tarif de navigation, vient d'arrêter la résolution suivante :

En présence du refus de M. de Lesseps et de l'attitude menaçante qu'il a prise vis-à-vis de la Sublime Porte, Votre Altesse est autorisée à user de tous les moyens et de toute la force nécessaires pour assurer la stricte application, à la date fixée, du tarif. Dans le cas où M. de Lesseps abandonnerait le canal et se retirerait en interrompant le service, Son Altesse voudra bien me le télégraphier, pour que je Lui fasse connaître la décision du Gouvernement Impérial.

TROISIÈME ANNEXE.

Son Excellence Rachid-Pacha
à l'Ambassadeur de Turquie à Paris.

(TÉLÉGRAMME.)

Le 16 avril 1874.

Par mon télégramme du 14 avril, je vous ai fait connaître la protestation formulée par M. de Lesseps contre l'application, à la date fixée, du tarif de navigation du canal, et l'attitude menaçante qu'il a prise en se déclarant résolu à résister à toute mesure qui serait adoptée. Ce fait avait fixé toute l'attention du Gouvernement Impérial, et, ainsi que je vous le faisais pressentir, le Conseil des Ministres, après en avoir délibéré, a décidé de télégraphier aujourd'hui même à Son Altesse le Khédive pour l'autoriser, au cas où M. de Lesseps persisterait dans son refus, à user de tous les moyens et de toute la force nécessaires pour contraindre M. de Lesseps à obtempérer aux injonctions de la Sublime Porte et pour assurer d'une manière effective l'application du tarif en question.

Vous savez, sans que j'aie besoin de le dire, que nous agissons, en cette circonstance, d'accord avec les Puissances; qu'il s'agit ici d'une question d'autorité, et surtout de faire exécuter une décision dont la légalité a été reconnue par les Gouvernements, qui sont unanimes à nous conseiller d'user d'énergie pour obtenir résolument l'exécution des dispositions arrêtées. D'autre part, d'après nos informations, M. de Lesseps, aussitôt qu'il se verra mis sérieusement en demeure d'obéir à l'invitation qui lui a été adressée, poussera les choses jusqu'à abandonner le canal, à retirer le personnel administratif, les employés préposés aux travaux d'entretien et autres, à éteindre les feux, à arrêter les communications télégraphiques sur le canal, ce qui amènera forcément des perturbations dans le service et peut-être, par suite, l'interruption de la navigation. Nous déclarons donc formellement, dès à présent, que la grave responsabilité et toutes les conséquences qui pourraient en résulter resteront à la charge de M. de Lesseps et du conseil d'administration du canal.

Vous connaissez toute l'influence qu'a le Gouvernement français sur le Président et le conseil d'administration de la Compagnie du canal; aussi aurez-vous soin, en exposant ce qui précède à M. le duc Decazes, de lui rappeler que la France s'est elle-même ralliée à la décision de la Commission; de faire ressortir à ses yeux la haute gravité du cas, et de l'amener à exercer une action pressante sur le conseil susmentionné, afin de nous éviter d'en venir à cette extrémité et d'employer des moyens auxquels nous n'avons recours que bien malgré nous et contraints par les circonstances.

L'Ambassadeur de Turquie à Paris au Ministre des Affaires étrangères.

Paris, le 27 avril 1874.

L'Ambassadeur de Turquie à Paris a l'honneur de transmettre ci-joint à Son Excellence M. le Ministre des Affaires étrangères copie d'une dépêche télégraphique qu'il vient de recevoir de la Sublime Porte relativement à l'affaire du canal de Suez.

Ali-Pacha saisit cette occasion pour renouveler à M. le duc Decaze les assurances de sa haute considération.

. . . .

ANNEXE.

Son Altesse le Khédive me télégraphie que M. de Lesseps, auquel il avait fait part de la résolution du Gouvernement impérial, s'est enfin décidé à se conformer aux ordres de la Sublime Porte touchant l'application, à partir du 29 avril, du nouveau tarif de navigation.

Veuillez faire part de ce qui précède au cabinet près duquel vous êtes accrédité.

L'Agent et Consul général de France en Égypte au Ministre des Affaires étrangères.

(Extrait.)

Alexandrie, le 27 avril 1874.

Monsieur le Duc, la question du canal de Suez est terminée, ou plutôt elle entre dans une nouvelle phase. M. de Lesseps a cédé; il reconnaît, en protestant, les décisions de la Commission internationale que la Porte a adoptées et lui impose. La crise a été difficile et a même présenté des dangers sérieux : on a pu craindre que l'occupation du canal par les troupes égyptiennes ne rencontrât des résistances de la part de la colonie étrangère établie entre Suez et Port-Saïd.

Rien, cependant, n'avait été négligé de notre part pour prévenir ces complications. Dès le 1er janvier, M. le comte de Vogüé, après m'avoir dit d'insister auprès de M. de Lesseps pour lui faire accepter franchement la transaction, ajoutait que si, dans trois mois, l'accord n'était pas fait, nous nous trouverions en face de difficultés très-sérieuses. Le 10 janvier, je me rendais à Ismaïlia, et je pouvais ajouter aux conseils que je donnais à M. de Lesseps de la part de M. de Vogüé les informations que je rapportais moi-même du Caire. Plus tard, le 21 mars, je lui communiquais officiellement les instructions que j'avais reçues de Votre Excellence et de M. l'Ambassadeur de France à Constantinople : j'insistais, notamment, sur le caractère irrévocable des

instructions de la Porte et sur la nécessité de ne pas laisser écouler le délai de trois mois sans conclure d'arrangement.

Dans la réponse qu'il a faite, le 27 mars, à ma communication, M. de Lesseps s'exprimait en ces termes : « Je n'ai jamais voulu « reconnaître le droit à la Sublime Porte d'interpréter, sans examen « contradictoire et sans les formalités judiciaires admises dans tous « les pays civilisés, le contrat qui lie l'Égypte et la Turquie aussi bien « que les actionnaires du canal de Suez. La Compagnie saura trouver « dans son droit les moyens de résister à l'exécution des dispositions « prises contre elle. »

Tel était l'état des choses quand a commencé la crise qui s'est terminée par la déclaration faite hier par M. de Lesseps à Son Altesse. Le document qui indique le mieux le caractère de cette crise est la lettre de M. de Lesseps au prince Tewfik, en date du 11 de ce mois, où il est dit : « Après un premier refus de mes propositions de négo« ciation ou de conciliation, après un deuxième refus du délai statu« taire pour publier la modification du tarif imposé arbitrairement, « j'opposerai, en ma qualité de chef d'une société financière univer« selle et comme citoyen français, une résistance absolue à la violation « d'un contrat bilatéral accepté et accompli par quarante mille action« naires français. »

Le 16 de ce mois, le Président de la Compagnie de Suez quittait le terrain de la lutte et se rendait à Jérusalem. Je savais les décisions irrévocables; les préparatifs militaires étaient faits en hâte; le général américain Stone prenait le commandement des troupes; le commandant Mac-Killop, au service égyptien, partait pour Port-Saïd avec quelques forces navales. M. de Lesseps, avant de s'embarquer pour la Terre-Sainte, avait adressé aux ouvriers de l'isthme quelques paroles énergiques qui avaient surexcité leur ardeur de résistance. La situation me parut assez grave pour que je crusse nécessaire d'entretenir le Vice-Roi d'une affaire qui compromettait tant d'intérêts français. Son Altesse accueillit avec sa courtoisie ordinaire mon intervention, qui avait pour effet de prévenir, s'il était possible, des complications dont elle sentait elle-même les conséquences. Toute

mon argumentation eut alors pour but de démontrer que l'interprétation donnée par Son Altesse au dernier acte du Président du canal était exagérée, et que rien ne me paraissait s'opposer, jusqu'au 28, à ce qu'on substituât à la lettre du 11 une nouvelle lettre adhérant au tarif de la Commission, sauf les réserves indiquées par votre télégramme du 15. Le Khédive finit par se déclarer favorable à cette solution, si la Porte l'acceptait. J'en référai immédiatement à Constantinople, et M. de Vogüé me répondit le 24 avril : « Sans vouloir s'engager, la « Porte m'a laissé entendre qu'elle ne ferait pas d'opposition à la for- « mule dont vous me parlez. Elle maintient les termes de sa lettre du « 7 mars quant aux travaux du canal, mais à la condition que la question du péage ne fera plus de difficulté. » M. de Vogüé ayant bien voulu seconder ainsi, par ses instances auprès de la Porte, les démarches que je tentais ici auprès du Vice-Roi en faveur du canal, M. de Lesseps a trouvé, à son retour, le 25 de ce mois, les intérêts de sa Compagnie aussi bien sauvegardés qu'avaient pu le permettre les circonstances. Nubar-Pacha m'a notifié officiellement, par la lettre dont Votre Excellence trouvera ci-jointe une copie, l'adhésion de la Compagnie de Suez au nouveau tarif. Mais, si M. de Lesseps a cédé, il ne l'a fait qu'à son corps défendant et en protestant. J'ai l'honneur de vous envoyer le texte de sa protestation; vous trouverez également ci-joint l'état des forces qui campent en ce moment le long du canal. Un télégramme de Votre Excellence que je reçois à l'instant me demande si l'occupation a précédé l'adhésion de la Compagnie ou l'a suivie. Les bâtiments conduits par l'amiral Mac-Killop sont arrivés à Port-Saïd au moment où M. de Lesseps y débarquait, revenant de Jérusalem. Quant aux troupes du général Stone, elles étaient déjà, depuis un ou deux jours, à Suez et aux environs d'Ismaïlia. Elles se trouvent encore sur tous ces points, se bornant à y tenir garnison. Mais les établissements de la Compagnie sont respectés, et l'action de ses agents n'est nullement entravée.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Cazaux.

PREMIÈRE ANNEXE.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES DU KHÉDIVE
à l'Agent et Consul général de France en Égypte.

Le Caire, le 26 avril 1874.

Monsieur l'Agent et Consul général, j'ai l'honneur d'inclure sous ce pli la copie de la lettre que M. de Lesseps a adressée à Son Altesse Monsieur le Ministre de l'Intérieur et par laquelle il fait connaître au Gouvernement égyptien qu'il se conformera, à partir du 29 avril, à la décision de la Sublime Porte, relativement au tarif à appliquer aux bâtiments transitant par le canal de Suez.

Je vous prie, etc.

Signé : NUBAR.

DEUXIÈME ANNEXE.

LE PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ
au Ministre de l'Intérieur du Khédive.

Le Caire, le 26 avril 1874.

Monseigneur, en réponse à la dépêche que Votre Altesse m'a fait l'honneur de m'adresser hier, je m'empresse de lui transmettre la copie d'un télégramme expédié le même jour à l'administration du canal de Suez à Paris.

Le Caire, le 25 avril 1874.

« Considérant les ordres donnés par la Porte pour prendre possession du Canal, et sous protestation réservant tous droits des actionnaires, notre service du transit appliquera, à partir du 29, le tarif du droit spécial de navigation avec surtaxe imposé par la Porte.

« Signé : LESSEPS. »

Votre Altesse trouvera ci-jointe ma protestation contre la décision de la Porte Ottomane, afin qu'elle soit signifiée à Constantinople.

Veuillez agréer, etc

Signé : Ferd. DE LESSEPS.

TROISIÈME ANNEXE.

A S. A. LE PRINCE HÉRITIER MOHAMED TEWFIK PACHA,

AU CAIRE.

Un contrat ne peut être modifié que par l'accord des parties contractantes. Si l'une des parties veut arbitrairement imposer sa volonté contre les termes de la convention, il y a violation de contrat.

L'article 17 du contrat public passé entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie du canal du Suez, contrat ratifié par firman de la puissance suzeraine, avait donné lieu, de la part de tiers non intervenus au contrat, à des contestations judiciaires; ces tiers ont été déboutés de leurs demandes et condamnés par deux hautes cours de justice.

Des gouvernements étrangers, sans autorité ni compétence dans l'espèce, sont intervenus diplomatiquement auprès de la puissance suzeraine.

Le Président de la Compagnie de Suez, après renvoi de la question d'Alexandrie à Constantinople, négocia auprès de la Porte Ottomane, demandant que les tiers plaignants vinssent porter leurs réclamations devant un tribunal judiciaire ou administratif, constitué de manière à établir un débat contradictoire.

L'Ambassadeur d'Angleterre s'étant opposé à ce que l'affaire fût examinée par le Conseil d'État, attendu qu'aucun sujet britannique ne se présentait comme plaignant contre la Compagnie, le Président-Directeur, après un séjour de cinq mois à Constantinople, protesta contre toute immixtion diplomatique étrangère.

Peu de temps après, la Porte Ottomane rendit une décision interprétative de l'article 17, conforme aux droits de la Compagnie, qui se déclara satisfaite.

Mais l'Ambassadeur d'Angleterre, secondé par deux de ses collègues étrangers, exigea la formation d'une commission internationale, dont la mission primitive, indiquée dans des instructions très-justes et très-sages de la Porte Ottomane, était de déterminer un tonnage universel en rapport avec la capacité utilisable des navires.

Cette commission, où plusieurs États ne furent point représentés, particulièrement les États-Unis d'Amérique, dont la navigation est égale à celle de l'Angleterre, et à laquelle ne furent point convoqués des délégués des parties contractantes, ne se borna pas à adopter un tonnage dont l'inexactitude est mathématiquement démontrée, mais elle émit l'avis d'en imposer l'application à la Compagnie du canal de Suez. L'Ambassadeur d'Angleterre se chargea de convertir l'avis en obligation.

Le Président-Directeur de la Compagnie, prenant en considération la pression diplomatique exercée sur la Porte, se montra disposé à soumettre à l'assemblée générale des actionnaires un projet de transaction qui semblait devoir donner satisfaction à des exigences injustifiables en droit, en même temps qu'il sauvegardait dans une juste mesure les intérêts respectables des actionnaires du canal.

Les propositions de transaction furent repoussées par une sommation ordonnant au Khédive d'Égypte d'employer la force pour contraindre la Compagnie.

Le président, en protestant énergiquement, répondit dans les termes suivants : « La Compagnie financière du canal de Suez, n'ayant par elle-même « d'autre force que son droit, et désirant éviter un conflit qui serait fâcheux « pour tout le monde, se voit obligée de se soumettre provisoirement; mais elle « constate la violation d'un contrat public formellement établi par l'article 17 « de son acte de concession. »

Il se contenta ensuite de demander que, pour l'application de la taxe illégale contre laquelle il protestait, les formalités statutaires fussent observées, afin que la Compagnie pût se conformer aux obligations suivantes de son acte de concession :

« La Compagnie pourra modifier ses tarifs à toute époque, sous la condition expresse de publier les tarifs trois mois avant la mise en vigueur, dans les capitales et les principaux ports des pays intéressés. »

Un télégramme de la Porte, en date du 7 avril, adressé au Khédive, repoussa tout délai légal pour la publication du tarif imposé.

Le Président répondit qu'il opposerait une résistance absolue à la violation d'un contrat bilatéral, accepté et accompli par 40,000 actionnaires français, et il ajouta : « En l'absence de tout plaignant responsable et de toute sentence « ou jugement, ni la Porte ni les Puissances n'ont aucun droit de s'immiscer « dans nos affaires, lorsque nous observons strictement les termes de notre « contrat. Je prends mes dispositions pour réunir, dans les délais voulus par « notre loi, l'assemblée générale des actionnaires auxquels la question actuelle « sera présentée intacte avec le maintien de tous leurs droits. »

Une communication de Son Altesse le Khédive, en date du 5 avril, informa le Président-Directeur que la Porte Ottomane, maintenant le délai fixé au 29 avril pour l'application de la décision relative au tarif, lui ordonnait d'obtenir ce résultat en usant de tous les moyens, même de la force, et de prendre au besoin possession du canal, au lieu et place de la Compagnie.

Le soussigné, Président-Directeur du canal de Suez, reconnaît que le Khédive d'Égypte a été obligé d'appuyer par une force militaire, qui est déjà rendue sur les lieux, les sommations de la Porte.

Considérant que l'attentat, provoqué par une coalition étrangère contre le

droit public et privé, est arrivé à une extrémité qui n'admet pas, de la part d'une société financière, une résistance matérielle;

Que la suspension de la navigation dans le canal de Suez, conséquence forcée d'une occupation militaire, serait un véritable désastre pour le commerce du monde;

A donné l'ordre au service du transit de la Compagnie d'appliquer, à partir du 29 avril, le tarif du droit spécial de navigation avec la surtaxe, tel qu'il a été imposé par la Porte Ottomane.

Et, en conséquence, il proteste contre une décision arbitraire et illégale dont la Compagnie se réserve de demander la modification par tous moyens légaux, maintenant toujours, comme elle l'a fait jusqu'à présent, les droits de ses actionnaires dans les conditions du contrat du 5 janvier 1856, ratifié par Sa Majesté Impériale le Sultan.

Fait au Caire, le 26 avril 1874.

Signé : Ferd. DE LESSEPS.

QUATRIÈME ANNEXE.

État des forces égyptiennes le long du canal de Suez.

A Ismaïlia, 200 hommes d'infanterie, 50 cavaliers; à Néfische, 600 hommes, moitié cavalerie, moitié infanterie, commandés par des officiers indigènes, mais sous les ordres des officiers de la mission américaine qui est toute sur le canal avec le général Stone et Mac Killop-Bey.

Un personnel complet de télégraphistes avec tous les appareils.

A Port-Saïd, la frégate *Mehemet-Ali*, la corvette *Dakhalieh* et un remorqueur avec un matériel de balisage.

Entre Ismaïlia et Suez : 200 hommes à Sahia, autant à Geneffe et à Chalouf, prêts à prendre les garages voisins.

On a convoqué 5,000 Bédouins pour relier les gares; 1,500 sont à Port-Saïd.

L'Ambassadeur de France à Saint-Pétersbourg
au Ministre des Affaires étrangères.

Saint-Pétersbourg, le 27 avril 1874.

Monsieur le Duc, un télégramme du général Ignatief a annoncé ce matin que M. de Lesseps s'était résigné à se conformer aux ordres du Sultan et à appliquer, à la date prescrite, le nouveau tarif fixé par la Commission internationale. Le Cabinet de Saint-Pétersbourg est très-satisfait de ce résultat, qu'il attribue en grande partie à l'intervention conciliante et résolue à la fois du Gouvernement de la République. Le général Ignatief avait, de son côté, écrit une lettre très-pressante à M. de Lesseps, qui se trouvait à Jérusalem.

La première nouvelle des résistances de la Compagnie avait causé quelque inquiétude à Saint-Pétersbourg, et le Chancelier, qui avait d'abord donné sa complète approbation à la demande de M. de Lesseps de conserver l'ancien tarif jusqu'au 1er juillet, télégraphia immédiatement au général Ignatief d'avoir à se renfermer désormais, d'accord avec la majorité des Ministres étrangers, dans la stricte exécution des résolutions de la Commission. Consulté par le prince Gortchakof sur ce que je pensais que ferait notre Gouvernement, je répondis que je n'avais reçu aucune instruction; que notre intérêt et notre appui moral restaient acquis à M. de Lesseps, mais qu'il me semblait que nous étions liés par l'adhésion que nous avions donnée à l'imposition du nouveau tarif, et que, si légitimes que fussent les plaintes de la Compagnie, je craignais qu'il ne nous restât, quant à présent du moins, qu'à nous incliner devant la décision du Sultan.

Votre dépêche du 20 avril m'a donné raison, Monsieur le Duc; le prince Gortchakof a fort approuvé les réserves formulées dans le projet de déclaration adressé par Votre Excellence à M. de Lesseps. Quand le moment sera venu de présenter de nouveau les considérations sur lesquelles se fondent les justes réclamations de la Compagnie, nous pourrons, je crois, compter sur le concours résolûment bienveillant de la Russie.

Veuillez agréer, etc. Signé : Général Le Flô.

Le Ministre des Affaires étrangères
aux Agents diplomatiques français auprès des Puissances maritimes européennes.

Versailles, le 30 avril 1874.

Monsieur, pour faire suite à ma communication du 20 de ce mois, j'ai l'honneur de vous informer que M. de Lesseps n'a pas persisté dans ses projets de résistance, et que, tout en protestant et en réservant l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires, il a donné l'ordre d'appliquer le tarif dont la Porte avait prescrit la mise à exécution à dater du 29 avril.

Les troupes que le Khédive avait envoyées sur les principaux points de l'isthme se sont dès lors abstenues, d'après ce que m'annonce le consul général d'Alexandrie, d'occuper les établissements de la Compagnie.

M. de Lesseps ne pouvant, sans l'assentiment préalable de l'assemblée des actionnaires, apporter aux contrats de la Compagnie avec le Gouvernement égyptien les modifications que serait de nature à entraîner la mise en vigueur du nouveau régime, je pense, Monsieur, qu'il n'y aura lieu d'aborder l'examen des questions soulevées par les réserves qu'il a faites qu'après que cette assemblée, qui vient d'être convoquée pour le 2 juin prochain, aura pris des résolutions définitives. Je vous prie, en attendant, de faire part à M. le Ministre des Affaires étrangères de .... de mon opinion à cet égard. Vous pourrez ajouter que nous nous efforcerons d'utiliser ce délai d'un mois pour préparer les voies à l'adoption, par la Compagnie, de décisions propres à faire cesser des difficultés non moins préjudiciables à ses intérêts qu'à ceux du commerce maritime.

Agréez, etc.

Signé : Decazes.

L'Ambassadeur de France à Londres
au Ministre des Affaires étrangères.

(extrait.)

Londres, le 1er mai 1874.

Monsieur le Duc, l'affaire de Suez continue de faire l'objet des conversations dans le monde officiel et des commentaires de la presse; aujourd'hui, j'ai eu occasion d'en causer moi-même avec différentes personnes et notamment avec M. Disraëli. Il m'a parlé d'une dépêche que le Gouvernement a reçue d'Égypte et de laquelle il résulte que M. de Lesseps, se conformant à la décision de la Commission, consent en effet à percevoir les droits d'après le tonnage net du système Moorsom, mais que d'autre part, se prévalant du droit que la concession confère à la Compagnie, il soumet les navires au jaugeage pour s'assurer de leur capacité. Le premier Ministre n'a pas fait difficulté d'admettre que le Président de la Compagnie de Suez était parfaitement dans la légalité.

Je remarque un certain mouvement qui se fait dans l'opinion, depuis que la décision prise en dernier lieu par M. de Lesseps est connue. On convient généralement qu'il n'était pas équitable de faire juger une question qui touche à des intérêts contradictoires exclusivement par les représentants d'un seul de ces intérêts.

Veuillez agréer, etc.

Signé: La Rochefoucauld.

Le Ministre des Affaires étrangères
aux Agents diplomatiques français auprès des Puissances maritimes européennes.

Versailles, le 7 mai 1874.

Monsieur, vous savez que l'affaire du péage de Suez, après avoir fait craindre de nouvelles complications, est entrée dans une période d'apaisement. Cédant à nos avis réitérés, M. de Lesseps s'est décidé à appliquer, sous réserve des droits de la Compagnie et des résolutions de l'assemblée générale des actionnaires, le tarif temporaire dont la Porte ottomane, d'après les conclusions de la Commission internationale, avait prescrit la mise en vigueur à partir du 29 avril. Cette solution de fait, bien qu'elle ne supprime pas dès à présent toute cause de difficultés ultérieures, permet de prévoir la complète et prochaine conciliation d'intérêts plus divergents en apparence qu'en réalité. Pour vous mettre à même de dissiper, le cas échéant, en ce qui concerne nos intentions, des malentendus qui pourraient retarder un accord si désirable, je crois utile, Monsieur, de bien préciser, en vous rappelant les précédents de l'affaire, la règle de conduite que le Gouvernement français a adoptée dès le principe et qu'il a invariablement suivie jusqu'à ce jour.

La Compagnie de Suez, lorsqu'elle commença, en novembre 1869, à exploiter le canal, se croyait en droit de baser ses perceptions sur le tonnage réellement utile des bâtiments et non sur le tonnage restreint indiqué par les papiers de bord. Toutefois, pour encourager le commerce maritime à délaisser les anciennes voies, elle annonça que, provisoirement, les taxes seraient perçues d'après ce dernier tonnage. Ce fut seulement deux ans et demi plus tard que, se voyant dans l'impossibilité de surmonter, tant qu'elle n'élèverait pas ses tarifs, des embarras financiers principalement dus aux difficultés de toute sorte qui avaient assailli les débuts de son entreprise, elle se décida à prendre pour base de perception le tonnage utile: elle le calcula en exhaussant le tonnage officiel dans une proportion de 50 p. 0/0, correspondante à

l'écart qu'une commission réunie par ses soins, et composée d'hommes spécialement compétents, avait constaté entre les deux tonnages. Mais, dès que ces dispositions eurent été notifiées au commerce maritime, celui-ci s'en émut, et leur légalité fut contestée par plusieurs Gouvernements étrangers, désireux avant tout d'empêcher que de nouvelles charges ne vinssent grever, dans la traversée du canal, les marines de leurs nations respectives.

Saisis de la question par les communications de quelques-uns de ces Gouvernements, ainsi que par les réclamations de la Compagnie des Messageries maritimes, nous l'examinâmes au double point de vue du droit de la Compagnie de Suez et de l'intérêt de notre navigation. Nous dûmes, tout d'abord, reconnaître que la distinction établie par l'administration du canal entre les deux tonnages était conforme aux principes de notre législation sur la matière, et, quant au chiffre de l'écart, nous le jugeâmes approximativement exact. D'un autre côté, malgré le défaut de précision des termes du firman relatifs au péage, la légalité de la nouvelle base de perception nous sembla suffisamment établie; mais, comme cette question d'interprétation était du ressort du Gouvernement territorial, nous nous bornâmes à la lui déférer, tout en faisant des vœux pour qu'elle reçût une solution qui permît d'exploiter le canal dans des conditions équitablement rémunératrices. Les intérêts du commerce maritime excitaient d'ailleurs à un égal degré notre sollicitude : les avantages indirects que lui procurerait l'affermissement de la situation financière de l'entreprise devaient le prédisposer à accepter un exhaussement de tarif peu onéreux en lui-même; mais nous n'en désirions pas moins lui assurer, dès que cette situation serait devenue prospère, le bénéfice d'une taxation plus modérée, et nous pensions qu'il serait facile d'y parvenir si les autres Puissances voulaient bien se joindre à nous pour réclamer, sur ce point, un engagement formel en retour de l'adhésion qu'elles donneraient à la nouvelle base de perception. Nous nous proposions, en outre, d'obtenir, à la faveur de cette commune entente, des garanties contre l'aggravation ultérieure du régime fiscal de l'isthme, et de faire adopter diverses combinaisons de tarif qui, sans diminuer l'ensemble des

recettes, tendraient à améliorer, au moyen d'une répartition plus égale des charges comparativement aux avantages recueillis, les conditions dans lesquelles s'effectue le transit des navires et des marchandises.

Nous nous efforçâmes, à plusieurs reprises, de rallier les principales Puissances à ce plan de conduite, que nous leur représentions comme le plus propre à concilier les intérêts de la Compagnie de Suez avec ceux du commerce maritime. Mais elles préférèrent insister pour le retour à l'ancienne tarification, tout en laissant entrevoir qu'elles accepteraient une surtaxe momentanée; l'une d'elles proposa même, pour cette surtaxe, le chiffre de 2 francs par tonneau de jauge officielle. Nous ne pouvions les suivre sur ce terrain : c'eût été admettre implicitement l'illégalité de la nouvelle base de perception, reconnaître par conséquent le droit des tiers au remboursement des excédants de taxe perçus depuis le 1er juillet 1872, et exposer la Compagnie à se voir marchander une surtaxe que les Gouvernements étrangers, presque exclusivement préoccupés de l'intérêt maritime, s'efforceraient de circonscrire dans les bornes les plus étroites. Nous persistâmes donc à soutenir que le Gouvernement ottoman était seul compétent pour apprécier si la Compagnie avait dépassé ou non la limite extrême assignée à ses tarifs par l'acte de concession, et nous n'acceptâmes la proposition d'une commission internationale qu'autant que cette question aurait été préalablement réglée. Si la nouvelle base de perception était reconnue légale, la commission devrait se livrer à des travaux purement techniques, puisqu'elle n'aurait alors qu'à vérifier les calculs au moyen desquels la Compagnie prétendait obtenir le tonnage utile des navires; dans le cas contraire, son mandat, entièrement administratif, devrait consister à déterminer le chiffre de la surtaxe qu'il serait indispensable, après le rétablissement de l'ancienne base de perception, d'accorder à la Compagnie pour qu'elle pût faire face à ses engagements et réaliser des recettes rémunératrices.

Quant au Gouvernement ottoman, pendant les premiers mois qui suivirent les réclamations des Puissances, il garda une attitude réservée. De notre côté, nous avions jugé convenable, dès que la question

avait été portée devant nos tribunaux par la Compagnie des Messageries, de nous abstenir de démarches qui auraient pu faire préjuger notre opinion sur l'objet du litige. Mais il vint un moment où la neutralité ne nous fut plus possible : les démarches actives que poursuivaient à Constantinople les adversaires de la Compagnie de Suez et l'insistance avec laquelle quelques agents diplomatiques étrangers réclamaient non-seulement le retour à l'ancien tarif, mais encore la restitution immédiate des excédants de taxe perçus depuis plusieurs mois, ayant fait incliner le Gouvernement ottoman vers des résolutions préjudiciables à cette entreprise, nous dûmes reprendre notre liberté d'action. Ce fut alors que nous nous attachâmes à mettre en relief la théorie du tonnage utile, consacrée maintes fois en France par des actes officiels et qui venait d'être exposée de nouveau dans le rapport publié en tête du décret du 24 décembre 1872 sur le jaugeage des navires. Cette théorie ne rencontra pas de contradicteurs; nul ne nia la concordance qui devait exister en principe, et qui, dans la plupart des pays, avait longtemps existé en fait, entre l'unité officielle de jaugeage et le tonneau usuel du commerce, représentant en marchandises un poids moyen de 1,000 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube 44 centièmes. Les deux causes, que nous indiquions, de l'écart existant aujourd'hui entre le tonnage officiel et le tonnage utile ne furent pas non plus contestées : comme vous avez pu le voir, Monsieur, par les explications que contiennent plusieurs dépêches de mes prédécesseurs dont votre Ambassade a reçu communication dans le cours de l'année dernière, cet écart est dû à l'exagération, d'une part, de la réduction que l'on fait subir au volume total des navires pour obtenir le nombre de tonneaux de marchandises qu'ils peuvent prendre à fret, et, d'autre part, de la nouvelle réduction que l'on opère spécialement sur le tonnage des bâtiments à vapeur pour exonérer de l'application des taxes maritimes l'emplacement occupé par la machine et le combustible. Nos arguments, dont l'arrêt de la Cour de Paris du 11 mars 1873 corrobora l'autorité morale, produisirent sur le Gouvernement ottoman une impression favorable; il reconnut que le percement de l'isthme ayant eu pour but de faciliter les échanges internationaux par la voie mari-

time, la Compagnie qui, à l'aide de capitaux privés, avait exécuté cette grande entreprise était en droit de baser sur la capacité de transport des bâtiments, exprimée en tonneaux de marchandises, la perception des taxes destinées à rémunérer le service rendu à la navigation.

Ce ne fut, toutefois, qu'au mois de juillet dernier que la Porte interpréta officiellement dans ce sens le firman de concession. Elle déclara, en se servant de nos propres expressions, que les droits devaient être perçus d'après la « capacité utilisable » des navires, et non d'après le tonnage inscrit sur leurs papiers de bord. Elle ajoutait, il est vrai, que la méthode anglaise de jaugeage lui paraissait être celle dont les résultats se rapprochaient le plus du tonnage utile; mais, en même temps, elle s'en remettait, en cas de désaccord sur cette question technique, à l'appréciation d'une commission internationale. Dans sa note du 7 août suivant, qui fut communiquée à plusieurs Puissances, mon prédécesseur s'attacha à faire ressortir la concordance qui existait, relativement au principe, entre les vues du Gouvernement ottoman et les nôtres; quant à la méthode Moorsom, il constata que, si elle donnait des résultats très-satisfaisants pour le cubage des navires, il n'en était pas de même pour l'évaluation du tonnage utile, le coefficient employé comme diviseur du volume total étant trop élevé, et il n'hésita pas, dès lors, à donner son assentiment à la réunion d'une commission qui serait chargée de vérifier cette cause d'erreur, en même temps que de déterminer exactement les déductions à allouer aux bâtiments à vapeur pour l'espace occupé par la machine et le combustible. En outre, M. le duc de Broglie, reproduisant les réserves qu'avait déjà formulées M. de Rémusat dans sa dépêche du 9 janvier 1873 à M. le comte de Vogüé, déclara que, dans son opinion, cette commission ne devait, en aucun cas, être appelée à se prononcer sur la légalité des actes de la Compagnie. Les instructions qui furent plus tard données aux commissaires français, et dont votre Ambassade fut autorisée à faire connaître la substance au Gouvernement........, continrent les mêmes réserves sur la nature et l'étendue du mandat de la commission.

La plupart des Puissances ne partagèrent malheureusement pas

notre manière de voir. Elles chargèrent leurs commissaires d'examiner toutes les questions soulevées par le péage du canal, et ceux-ci, réunis à Constantinople au commencement d'octobre, ne tardèrent pas à s'engager dans une voie où il fut impossible à nos délégués de les suivre. Niant le principe sur lequel la Compagnie s'était appuyée pour modifier son mode de perception, ils soutinrent que, dans le choix de leurs méthodes de jaugeage, les nations ne se préoccupaient nullement de faire concorder, même approximativement, le tonneau de jauge avec le tonneau usuel du commerce; en conséquence, ils refusèrent de reconnaître, entre le tonnage officiel et le tonnage utile, d'autre écart que celui provenant de l'exagération des déductions allouées aux bâtiments à vapeur, exagération à laquelle ils proposaient de remédier par l'adoption de la règle suivie sur le Danube pour le calcul de ces déductions. Ce système, inutilement combattu par les délégués français et russes, prévalut dans le sein de la Commission; les délégués ottomans eux-mêmes l'admirent, bien que, dans la rédaction de leurs instructions, la Porte se fût visiblement inspirée de notre théorie sur le tonnage utile, et la majorité des commissaires se disposait à déclarer illégale la nouvelle tarification du canal, lorsque nos délégués cessèrent de prendre part aux délibérations. Leur retraite, et l'attitude que conservèrent les délégués russes, amenèrent la Commission à conseiller une transaction qui, laissant entière la question d'interprétation du firman, garantissait la Compagnie contre la double éventualité du retour immédiat à l'ancien tarif et du remboursement des excédants de taxe perçus depuis dix-huit mois. Quoique les termes dans lesquels cette transaction était formulée ne nous parussent pas répondre exactement à l'objet que les Puissances se proposaient, nous l'acceptâmes cependant, sous les réserves expresses que vous connaissez et avec l'intention formelle de les faire valoir ultérieurement. Le Sultan s'étant, par suite, approprié les conclusions de la Commission, il en résulta que la Compagnie pourrait dorénavant ajouter, à la taxe de 10 francs par tonneau de jauge nette officielle, une surtaxe de 4 francs, jusqu'à ce que le transit annuel du canal se fût élevé à 2,100,000 tonneaux, et qu'alors cette surtaxe devrait diminuer gra-

duellement, pour cesser d'être perçue dès que le transit aurait atteint le chiffre de 2,600,000 tonneaux.

Tel est, Monsieur, l'historique exact de cette longue négociation. Je n'ai pas besoin de relater ici les incidents qui ont suivi la signature des conclusions de la Commission par tous les délégués et leur adoption par la Porte ottomane : l'adhésion de M. de Lesseps à la plupart des bases de la transaction ; son contre-projet tendant à faire reculer le point de départ de la décroissance de la nouvelle taxe, pour faciliter à la Compagnie les moyens d'amortir un arriéré d'intérêts s'élevant à 30 millions de francs et d'exécuter dans le canal des travaux complémentaires devant coûter une somme égale ; le rejet de ses propositions par le Gouvernement du Sultan ; sa demande d'un sursis de trois mois pour l'application du nouveau régime et le refus qui lui fut opposé malgré nos instances et celles de la Russie ; l'intention qu'il a un moment manifestée de ne pas appliquer la tarification imposée à la Compagnie ; les mesures prises par l'autorité territoriale en prévision de sa résistance aux ordres reçus ; enfin, sa soumission à ces ordres, accompagnée de protestations et de réserves. Comme j'ai déjà eu l'honneur de vous l'écrire, j'aime à croire que les résolutions prochaines de l'assemblée générale des actionnaires auront un caractère de modération qui contribuera à faciliter le règlement définitif de l'affaire du péage de Suez. Si la Compagnie, en acceptant la transaction, insiste pour que les bases en soient améliorées, tant par la suppression d'anomalies contraires à l'équité, que par l'addition de stipulations dont le commerce maritime ne pourrait manquer de bénéficier, les Puissances ne se refuseront pas, je l'espère, à examiner des demandes ainsi motivées. Elles ne sauraient, en effet, méconnaître les titres que possède à leur bienveillance et à leur justice une entreprise qui honore notre époque, et du succès de laquelle l'Europe retire déjà des avantages exceptionnels.

Agréez, etc.

Signé : Decazes.

L'Ambassadeur de France à Londres
au Ministre des Affaires étrangères.

Londres, 11 mai 1874.

Monsieur le Duc, vous avez bien voulu confirmer le langage que j'avais tenu au principal Secrétaire d'État en réponse à ses insinuations relatives au rachat possible de l'entreprise. Assuré de votre assentiment, j'ai saisi la première occasion pour insister de nouveau sur la nécessité d'écarter de nos prévisions une hypothèse qui ne répond en rien à l'état actuel des choses. Lord Derby ne m'a fait aucune objection; mais, se plaçant à un autre point de vue, il m'a parlé du danger de laisser ensabler l'entrée du canal; il m'a dit que les ingénieurs anglais avaient quelque inquiétude à cet égard et m'a demandé de lui dire ce que nous en pensions nous-mêmes.

Je n'ai pas manqué de lui faire remarquer que la meilleure manière d'empêcher l'ensablement du canal, c'était de procurer à la Compagnie les moyens de maintenir et de poursuivre ses travaux; je lui ai, d'ailleurs, promis de vous faire part du désir qu'il m'a exprimé.

Une question relative à l'affaire de Suez sera posée dans le commencement de cette semaine à la Chambre haute; elle fournira sans doute au principal Secrétaire d'État l'occasion de donner des explications que je ne manquerai pas de transmettre à Votre Excellence.

Veuillez agréer, etc.

Signé : La Rochefoucauld.

Le Chargé d'affaires de France à Londres
au Ministre des Affaires étrangères.

Londres, 7 juin 1874.

Monsieur le Duc, en répondant à une question qui lui avait été adressée par un membre de la Chambre haute, Lord Derby a fait

connaître, dans la séance de vendredi dernier, la manière dont le Gouvernement envisageait l'affaire du canal de Suez au point de vue de la garantie des intérêts de la navigation et des droits des actionnaires.

Il a d'abord rendu pleinement justice au promoteur de cette grande entreprise, à la persévérance et à l'habileté avec lesquelles il l'a poursuivie et a finalement triomphé des obstacles de toute sorte semés sur son chemin ; il a reconnu les services inappréciables que le percement du canal rend à toutes les nations de l'Europe et à l'Angleterre plus qu'à toute autre. Puis il a contesté l'assertion de l'auteur de l'interpellation, qui avait prétendu que l'interruption subite du mouvement maritime entre l'Orient et l'Occident restait à la merci de la volonté d'un seul homme ; il a, au contraire, tiré un argument des derniers incidents pour prouver que le canal était placé sous l'autorité du Khédive et de la Porte, et sous la garantie des relations que les Puissances européennes entretiennent avec le Sultan.

En ce qui concerne les difficultés nouvelles qui pourraient surgir, Lord Derby s'est plu à en écarter la prévision, ne voyant pas quel intérêt M. de Lesseps aurait à les provoquer ; il a déclaré, en tout cas, qu'il était, pour sa part, disposé à s'associer à toute proposition raisonnable destinée à prévenir le retour des difficultés qui viennent de se produire. Il a eu soin d'ajouter immédiatement après cette déclaration, pour qu'on n'en altérât pas le sens, qu'il ne faisait aucune allusion à la proposition de rachat dont on venait d'entretenir la Chambre, parce que pour acheter une chose il fallait qu'il y eût un vendeur, et qu'il n'avait pas entendu dire que la Compagnie eût fait aucune offre de céder ses droits. Il a dit, en outre, que s'il condamnait comme inique la pensée de dépouiller les constructeurs du canal de leur propriété malgré leur volonté, il ne l'écartait pas moins comme irréalisable, parce qu'elle ne pourrait jamais réunir le consentement unanime des Puissances européennes.

Il reste, il est vrai, suivant Lord Derby, l'hypothèse où la Compagnie viendrait à offrir elle-même la cession de ses droits ; mais il a fait observer qu'il lui paraissait assez inutile d'examiner par avance une

semblable proposition et assez imprudent, quand on veut acheter une chose, de commencer par déclarer qu'on ne peut s'en passer. Il a terminé en disant : « Si une proposition pour transférer la propriété « du canal à une commission internationale venait à être présentée de « telle manière que tous les Gouvernements participassent à ses avan-« tages dans des conditions d'égalité, je ne dis pas qu'il ne serait pas « juste d'examiner une semblable proposition; mais elle n'a pas été « faite, et je n'ai aucun motif de croire qu'elle doive être faite. »

Dans cette circonstance, comme dans plusieurs occasions précédentes, le Comte Derby n'a fait que reproduire devant la Chambre les explications qu'il avait déjà données dans ses entretiens particuliers et dont l'Ambassade a rendu compte à Votre Excellence. On y voit sa pensée tout entière : respect avant tout des droits et de la propriété de la Compagnie, mais désir qu'elle soit amenée à les céder volontairement à une commission internationale.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Ch. Gavard.

L'Ambassadeur de France à Londres
au Ministre des Affaires étrangères.

(extrait.)

Londres, 29 juin 1874.

Monsieur le Duc, un membre du parti conservateur a développé dans la séance d'hier la motion suivante : « Le commerce du pays est « si gravement intéressé au maintien de la navigation du canal de Suez « qu'il est désirable que le Gouvernement de Sa Majesté donne immé-« diatement son adhésion au projet de réforme judiciaire en Egypte, « proposé et approuvé par les Représentants de toutes les grandes « Puissances, en vertu duquel des tribunaux seront institués pour la « meilleure administration de la justice et le règlement des différends



« qui peuvent surgir entre les armateurs anglais et les administrateurs « de la compagnie du canal de Suez.

La discussion qui a suivi, et dans laquelle des membres importants de tous les partis ont été entendus, a disjoint les deux questions que M. Baillie-Cochrane avait confondues dans sa motion sans beaucoup de raison, et le débat a porté exclusivement sur le projet de réforme judiciaire en Égypte.

C'est sur ce point que le Sous-Secrétaire d'État des affaires étrangères s'est étendu dans sa réponse. Il a exposé les anomalies et les inconvénients, indiqué les abus qui résultent de l'administration de la justice en Égypte par seize ou dix-sept consulats différents, dont chacun est exclusivement compétent pour les causes dans lesquelles un de ses nationaux est défendeur. Il a repris l'historique des négociations engagées depuis 1867; il a rappelé la part que la France a prise à la préparation de la réforme et la résistance qu'elle a opposée à certaines parties du projet.

Je crois devoir mettre sous les yeux de Votre Excellence les paroles mêmes par lesquelles M. Bourke a terminé ses explications: « L'année « dernière, une Conférence s'est tenue à Constantinople, dans laquelle « les Représentants des différentes Puissances ont donné leur adhésion « au projet de réforme présenté par la France. Depuis cette époque, « la France a soulevé quelques difficultés sur une question de détail « concernant la banqueroute frauduleuse. Le Gouvernement de Sa « Majesté est maintenant en communication avec le Gouvernement « français sur ce point, et il n'est pas sans espoir que ces difficultés « seront surmontées. Si elles ne l'étaient pas, il serait loisible au Gou- « vernement de Sa Majesté d'agir d'après la suggestion qui a été faite dans « le cours de ce débat et d'adopter le projet en se passant de l'assenti- « ment de la France. (Approbation.) C'est une détermination que le « Gouvernement de Sa Majesté regretterait beaucoup de prendre, « parce qu'il est convaincu que, pour que ces réformes puissent être « avantageusement mises en pratique, il est nécessaire que tous les « Gouvernements s'entendent pour leur application.

« Quant aux pièces relatives à cette affaire, toute personne initiée au

« maniement des affaires étrangères comprendra que, comme la négo« ciation est encore pendante depuis 1867, cette publication aurait « nui à son succès. Quand nous serons arrivés à une conclusion avec « ou sans l'assentiment de la France, le Gouvernement est prêt à dé« poser sur la table tous les documents qui pourront servir à élucider « la marche de l'affaire. Il désire vivement seconder le Vice-Roi dans « son projet de réforme; le Khédive a depuis longtemps montré qu'il « avait les vues les plus éclairées sur ce sujet, et nous sommes très« désireux que, dans l'intérêt de l'Égypte comme du commerce de « l'Angleterre, il reçoive, en les mettant en pratique, la cordiale assis« tance du Gouvernement de Sa Majesté. » (Marques d'approbation.)

Sur cette déclaration, la motion a été retirée par son auteur.

Veuillez agréer, etc.

Signé : La Rochefoucauld.

L'Ambassadeur de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

Péra, le 6 avril 1875.

Monsieur le Duc, conformément aux instructions verbales que j'avais reçues de Votre Excellence, je me suis appliqué, dès mon arrivée à Constantinople, à préparer le terrain des négociations nouvelles que la Compagnie du canal de Suez se propose de suivre auprès du Gouvernement ottoman. Je l'ai fait en me maintenant exactement dans l'ordre d'idées que j'avais eu l'honneur de vous soumettre et auquel vous aviez bien voulu donner votre approbation. J'ai dit, soit au Grand Vizir, soit au Ministre des Affaires étrangères, soit à ceux de mes collègues que j'ai pu entretenir de cette affaire, que mon intention n'était pas de rentrer dans les discussions précédentes : je prenais le fait existant, la situation créée à la Compagnie par les résolutions antérieures, et je me bornais à en exposer les conséquences. Le système de perception élaboré par la Commission

de Constantinople et imposé par la Porte assurait l'existence journalière de la Compagnie: l'expérience avait démontré que les recettes ainsi obtenues pouvaient suffire à l'entretien annuel du canal et à une rémunération modeste du capital engagé; mais ces recettes étaient absolument impuissantes à assurer le développement de l'entreprise. Rigoureusement maintenues, par l'application de l'échelle décroissante, au-dessous d'un chiffre qu'elles ne pourraient de longtemps dépasser, elles ne sauraient fournir les ressources nécessaires à l'exécution des améliorations reconnues urgentes. Or, l'intérêt du commerce et de la navigation réclamait impérieusement des travaux immédiats et considérables; un rapport du colonel Stokes lui-même le démontrait victorieusement. Le développement pris par la marine à vapeur, les dimensions colossales et imprévues données aujourd'hui aux bâtiments de construction nouvelle, les ensablements produits à Port-Saïd par les apports du Nil, modifiaient les conditions premières de l'exploitation; il y avait des courbes à redresser, des gares d'évitement à élargir, des défenses à construire, des jetées à prolonger ou à modifier, enfin tout un ensemble de travaux à étudier et à exécuter immédiatement, sous peine de compromettre l'entreprise en elle-même et de diminuer les immenses services qu'elle rend au commerce général. Pour ces travaux extraordinaires et complémentaires il fallait des ressources extraordinaires. Pour créer ces ressources, l'autorisation du Gouvernement ottoman était nécessaire à la Compagnie; elle viendrait bientôt la solliciter elle-même et rappeler au Grand Vizir que, dans sa lettre du 7 mars 1874, il avait promis d'examiner avec sollicitude les propositions que la Compagnie pourrait lui faire pour l'exécution des travaux dont la nécessité serait justifiée. Le négociateur serait animé des dispositions les plus conciliantes; j'espérais qu'il rencontrerait l'accueil bienveillant d'un Gouvernement sous la protection duquel il plaçait ses intérêts et ne serait pas combattu par les représentants des Puissances qui ont si souvent fait profession d'une sympathie sincère pour la grande œuvre de M. de Lesseps. J'espérais enfin qu'on ne réduirait pas la Compagnie, en lui fermant toute autre voie, à l'obligation de demander ces ressources extraordinaires aux indemnités pécuniaires qu'elle se

croit en droit de réclamer du Gouvernement ottoman. Je laissais en même temps entrevoir la possibilité de faire de l'abandon de ces réclamations pécuniaires le complément des négociations amicales qui allaient s'ouvrir.

Cette exposition a été favorablement accueillie. Le Grand Vizir a tenu un langage très-sympathique au canal, mais il s'est plaint de l'intervention de la diplomatie étrangère dans une question d'ordre administratif; je lui ai alors rappelé que j'avais été, pendant tout le cours des discussions passées, le défenseur isolé des droits et de la dignité de la Sublime Porte et que le Gouvernement ottoman était seul responsable de la tournure qu'avait prise cette affaire. Deux fautes avaient été commises par lui : la première, lorsqu'il avait transformé en débat international un litige qui aurait dû conserver son caractère administratif; la seconde, lorsqu'il avait, par un procédé que je ne voulais pas rappeler, transformé une Commission purement technique et scientifique en une Cour de justice chargée de connaître des rapports de la Compagnie ottomane du canal avec le Gouvernement ottoman. Le Gouvernement français s'était inutilement opposé à cette direction donnée aux débats : il avait donc été obligé de prendre acte des ingérences admises par la Sublime Porte et de s'en prévaloir pour la défense des intérêts des actionnaires français du canal. C'est à ce titre seulement qu'il intervenait dans la question; mais il désirait vivement que son intervention devînt inutile et que le représentant de la Compagnie fût assuré de pouvoir directement et librement trouver, de concert avec la Sublime Porte, une solution conforme à l'équité et aux véritables intérêts des parties en cause.

Le Grand Vizir et Safvet Pacha m'ont semblé frappés par ce langage et se sont montrés disposés à étudier avec sollicitude et sympathie les propositions de la Compagnie. Mais, quelles que soient leurs dispositions personnelles, on ne saurait se dissimuler l'influence que doit exercer sur leurs résolutions finales l'opinion du Gouvernement anglais. Le Cabinet de Londres pèse nécessairement sur leur esprit de tout le poids de ses intérêts maritimes et de l'immense flotte de commerce qui chaque année traverse sous son pavillon l'isthme de Suez;

son concours est celui qu'il importe surtout d'obtenir, et je serais bien étonné que le Cabinet ottoman s'arrêtât à une décision qui n'aurait pas reçu son approbation.

Je n'ai rien négligé, dans ma sphère d'action, pour atteindre ce résultat, et j'augure favorablement de mes premières démarches. Sir H. Elliot, avec son esprit droit et net, a rapidement saisi la nouvelle phase de la question, et il m'a assuré de son adhésion personnelle au système que je lui exposais. Il a cru devoir seulement, aux termes des conclusions finales de la transaction de Constantinople, réserver l'approbation de son Gouvernement pour toute modification qui serait opposée aux tarifs aujourd'hui existants. Je me suis permis de demander à M. l'Ambassadeur d'Angleterre comment il ferait pour concilier le respect, quelquefois exagéré, qu'il professe pour la liberté d'action du Gouvernement ottoman avec l'obligation qu'il voudrait lui imposer de soumettre au contrôle de toutes les Puissances les relations administratives de la compagnie de Suez avec la Sublime Porte. Sir H. Elliot s'est retranché derrière les résolutions de la Commission de Constantinople, résolutions adoptées par le Gouvernement ottoman lui-même; mais il n'a pas laissé ignorer qu'il serait le premier à conseiller à son Gouvernement de ne pas refuser à la compagnie de Suez les ressources nécessaires à l'exécution de travaux qu'il savait indispensables. Peut-être jugerez-vous opportun, Monsieur le Duc, de faire appuyer à Londres les bonnes dispositions de M. l'Ambassadeur d'Angleterre et de confirmer mon langage par l'autorité de votre parole. Je n'ai jusqu'à présent parlé qu'en mon propre nom, en évitant avec soin d'engager, soit mon Gouvernement, soit la Compagnie de Suez.

M. Charles Aimé de Lesseps, représentant de la Compagnie de Suez, m'a suivi de près à Constantinople; ses qualités sympathiques, son esprit conciliant et ferme, en font un négociateur heureusement choisi. J'ai lieu de le croire satisfait de ses premiers entretiens, soit avec le Grand Vizir, soit avec M. l'Ambassadeur d'Angleterre; il a tenu un langage absolument conforme au mien et a pu s'apercevoir que le terrain était bien préparé. Je ne doute pas que cet accord ne se main-

tienne: il est indispensable au succès final, que je ne saurais entrevoir en dehors de la ligne que je me suis tracée et bue je n'ai adoptée, d'ailleurs, qu'après avoir reçu votre entière approbation.

J'aurai soin de tenir Votre Excellence exactement informée de la marche ultérieure de ces délicates négociations.

Veuillez agréer, etc.

Signé : VOGÜÉ.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

Péra, 14 avril 1875.

Monsieur le Duc, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie d'un mémoire qui a été remis à Safvet Pacha par M. Charles de Lesseps. Dans cette pièce, le représentant de la Compagnie du canal de Suez établit l'impossibilité où se trouve la Compagnie, avec les recettes limitées que lui a assignées la Commission de Constantinople, d'exécuter les travaux extraordinaires jugés indispensables à la sécurité de la navigation; il soumet ensuite à l'examen de la Sublime Porte divers systèmes destinés à créer les ressources nécessaires à l'exécution de ces travaux complémentaires.

M. l'Ambassadeur d'Angleterre a insisté pour que ce document fût communiqué à toutes les Puissances signataires de la transaction de Constantinople, et j'ai lieu de croire que le Ministre des Affaires étrangères se conformera à son désir. Je pense, néanmoins, que cette communication n'arrêtera pas les négociations qui se poursuivent ici; afin de leur donner une forme pratique, le Ministre a chargé un des fonctionnaires de son Département de discuter avec M. de Lesseps les termes d'un arrangement définitif. Je ne doute pas que ces deux négociateurs ne parviennent rapidement à se mettre d'accord; mais, quel que soit le système sur lequel ils arrivent à s'entendre, je ne pense pas qu'il re-

çoive la sanction de la Porte s'il n'a préalablement obtenu l'assentiment des principales Puissances. C'est donc de ce côté que les efforts doivent être dirigés, et j'espère que vous voudrez bien munir les représentants de la France auprès de ces Gouvernements des instructions nécessaires pour leur permettre d'exposer la phase nouvelle de la question, de rassurer les divers Cabinets sur les intentions du Gouvernement français relativement aux faits accomplis, et de combattre les objections que pourrait soulever la communication du mémoire de M. de Lesseps.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Vogüé.

ANNEXE.

Les dépenses de la Compagnie du canal de Suez peuvent être divisées en deux catégories: les dépenses obligatoires, qui comprennent l'entretien et l'exploitation du canal; les dépenses d'amélioration réclamées par la navigation, qu'elles intéressent particulièrement.

Les dépenses obligatoires sont les suivantes :

Charges sociales (intérêts et amortissement des emprunts, contrôle du Gouvernement)	11,700,000f
Entretien du canal, dépenses d'exploitation, frais généraux	5,400,000
Domaines (frais généraux, création de voies, appropriation de terrains)	450,000
Eaux (dépenses relatives à la conduite qui, partant d'Ismaïlia, fourni entre cette localité et Port-Saïd, ainsi qu'à cette dernière ville, la seule eau potable	200,000
Entretien du matériel	300,000
Intérêts de 400,000 titres représentant les coupons dus aux actionnaires pour la période improductive de juillet 1870 à juillet 1874	1,700,000
Dans peu d'années cette dépense sera augmentée, pour l'amortissement de ces 400,000 titres, de	300,000
Intérêts à 5 p. 0/0 du capital social	10,000,000
Total	30,050,000

On remarquera que, dans ce chiffre de dépenses de 30 millions, aucune somme n'est portée ni pour l'imprévu, ni pour des acquisitions de matériel, ni pour aucun travail nouveau.

Et cependant l'imprévu doit nécessairement se produire; il se produira notamment à Port-Saïd, où le chenal d'accès demande un travail constant pour être maintenu dans les conditions primitives. Les acquisitions de matériel seront successivement nécessitées par l'usure des machines actuellement employées qui ont servi à la construction du canal. Les travaux nouveaux présentent un caractère d'utilité qui ne peut être contesté; ils auraient, en effet, pour objet principal d'améliorer la facilité du passage proportionnellement à l'accroissement du tarif. On parerait ainsi à un inconvénient grave qui, sans cela, ne tardera pas à se produire: la durée de la traversée d'une mer à l'autre augmentée en raison même du développement de la navigation.

Voici, sous réserve des modifications ou additions que l'expérience ferait apporter à ce programme, les travaux actuellement prévus que la Compagnie entreprendrait si ses ressources le lui permettaient, l'exécution en étant, bien entendu, répartie sur un assez grand nombre d'années :

TRAVAUX PROJETÉS.

Amélioration des gares	3,059,375f
Rectification des courbes	3,208,800
Agrandissement du canal dans la section de Suez	750,000
Empierrement des berges	1,540,000
Achèvement des bassins actuels de Port-Saïd	915,000
Etablissement de pieux d'amarrage en fonte avec massifs en maçonnerie autour des bassins de Port-Saïd, dans les gares et sur le parcours du canal pour amarrage et déséchouage des navires	4,494,200
Création de nouveaux bassins suivant le projet de la Commission franco-égyptienne de 1866	9,720,000
Achat de matériel pour exécuter les travaux	4,500,000
TOTAL	28,187,375

TRAVAUX ÉVENTUELS.

Travaux en vue du maintien de l'accès facile de Port-Saïd (prolongement de la jetée ou tout autre système qui serait reconnu préférable)	9,000,000
Construction de quais maçonnés autour des bassins de Port-Saïd	Mémoire.
Dragage dans l'avant-port de Port-Saïd pour élargir le chenal d'entrée	3,375,000
TOTAL GÉNÉRAL	40,562,375

Or, quels sont les moyens dont dispose la Compagnie pour couvrir ces dépenses de diverse nature?

Le tarif imposé le 29 avril 1874 à la Compagnie du canal de Suez lui fait, dans le présent, subir une perte immédiate de 10 à 11 p. 0/0, et pour l'avenir, en supposant l'application ultérieure de ce mode de perception avec toutes ses conséquences, il limiterait la recette annuelle, pendant un temps indéterminé, à 30 millions.

On sait que la Compagnie perçoit, sous toutes réserves de ses droits, 14 fr. par tonne pour les navires jaugés d'après le système Moorsom, 13 francs pour les navires jaugés d'après le système danubien, et 10 francs pour les navires de guerre et les navires sur lest.

De plus, la Sublime Porte a manifesté l'intention que cette perception soit successivement abaissée jusqu'à 10 francs, le tarif décroissant de 50 centimes par 100,000 tonnes depuis 2,100,000 tonnes de trafic annuel jusqu'à 2,700,000 tonnes. Cette décroissance est calculée de telle sorte que la recette de la Compagnie atteindrait, dans cette hypothèse, son maximum lorsqu'il y aurait 2,100,000 tonnes traversant le canal, et qu'elle resterait stationnaire jusqu'à ce que le nombre des navires transitant représentât un mouvement de plus de 2,700,000 tonnes. Or, le tonnage de 1874 étant à peine supérieur à 1,600,000 tonnes, il faudrait une augmentation de trafic de 1,200,000 tonnes environ pour que la Compagnie commençât à voir dépasser ce maximum dans une proportion tant soit peu appréciable. Cette indication suffit à montrer que cette espérance est ajournée à une époque éloignée et que nul ne saurait préciser.

Quelle serait donc, pendant cette longue période de transition, la situation de la Compagnie?

Les recettes se décomposeraient ainsi:

Droit de navigation sur 2,100,000 tonnes à 13 francs... Nous prenons cette base, admettant que, lorsqu'on sera arrivé à ce chiffre de tonnage, tous les navires seront jaugés d'après le système danubien. Nous ne mentionnons pas les navires de guerre et sur lest, dont la quantité est essentiellement variable et n'est pas, d'ailleurs, fort importante.	27,300,000f
Recettes de pilotage, passagers, remorquage, passage de barques, domaine, eaux.	2,800,000
Total...........	30,100,000

Si l'on rapproche cette recette de 30 millions du montant des dépenses obligatoires annuelles, et bien que dans ces dernières les actionnaires ne figurent que pour un simple revenu de 5 p. 0/0, on voit que la recette couvre à peine la dépense. Les travaux d'amélioration et l'imprévu n'ont aucune part dans cette évaluation. Et cependant nous avons montré combien le commerce est intéressé à l'exécution de ces travaux d'amélioration, que la Compagnie avait entrepris dès l'ouverture du canal maritime, malgré la modicité de ses recettes, mais qu'elle a dû forcément interrompre lorsqu'elle s'est vue, par suite de la décision récente de la Porte, contrainte de subir un tarif qui, même en tenant compte d'une augmentation de trafic, ne permettra, en définitive, de faire face qu'aux dépenses obligatoires. L'état de choses actuel continuant, on ne saurait prévoir le moment où ces travaux pourraient être repris.

En effet, lorsqu'il s'agit d'un travail neuf, le conseil d'administration de la Compagnie ne peut l'entreprendre que lorsqu'il y est autorisé par l'assemblée des actionnaires. Comment pourrait-il même lui demander un pareil sacrifice? Les actionnaires du canal de Suez ont dû contracter des emprunts onéreux, occasionnés par les difficultés que la politique leur a suscitées pour l'achèvement de l'œuvre; ils ont été privés pendant quatre ans de tout revenu; ils ne jouiront d'un intérêt assuré de 5 p. 0/0 que lorsque le revenu annuel atteindra une trentaine de millions (le revenu de 1874 n'a été que de 25,700,000 francs, encore bien que le tonnage établi sur la capacité utilisable ait servi de base à la perception pendant la première partie de l'année). Dans ces conditions, les actionnaires n'autoriseraient certainement pas leur conseil d'administration à diminuer leur modeste revenu pour exécuter des travaux uniquement profitables à une navigation qui bénéficie en ce moment du tarif non rémunérateur imposé à la Compagnie.

C'est là une situation qu'il est de l'intérêt général de faire cesser, et il était du devoir de la Compagnie de la signaler à la haute attention du Gouvernement impérial.

En vue de couvrir les dépenses afférentes aux travaux d'amélioration, ainsi que les dépenses imprévues dont il est sage de tenir compte, la Compagnie doit songer à se procurer des ressources spéciales, qui peuvent être trouvées de deux manières : ou par l'établissement d'une taxe de stationnement ou autre, d'un franc par tonne, ou par l'éloignement de la décroissance projetée du tarif dans une proportion à déterminer, de manière à équivaloir à une augmentation de perception d'un franc par tonne.

Par l'adoption de l'un de ces deux systèmes, la Compagnie serait mise à même de pourvoir à des nécessités d'un intérêt général; mue par un large esprit de conciliation et consentant à de réels sacrifices, elle pourrait alors proposer à ses actionnaires l'acceptation du tarif qui lui a été imposé, n'attendant

que du développement futur du mouvement commercial la part de bénéfice à laquelle lui donne si légitimement droit le service rendu par elle au monde entier.

Le Vice-Président du Conseil d'administration
de la Compagnie du canal de Suez,

Signé : Ch. A. de Lesseps.

Le Ministre des Affaires étrangères
aux Agents diplomatiques français auprès des Puissances maritimes européennes.

Versailles, le 14 mai 1875.

Monsieur, les instructions que j'ai adressées, le 16 avril de l'année dernière, à M. le Comte de Vogüé au sujet de l'affaire de Suez, et que j'ai eu l'honneur de vous communiquer le 20 du même mois, prévoyaient la nécessité où la Compagnie de l'isthme se trouverait ultérieurement de demander à la Porte un supplément de ressources pour pouvoir exécuter certains travaux indispensables à la facilité et à la sécurité de la navigation.

En présence de l'intérêt qui s'attache au prompt accomplissement de ces travaux, la Compagnie n'a pas cru devoir différer plus longtemps de soumettre au Gouvernement ottoman, avec l'exposé de sa situation financière, ses propositions relatives à l'amélioration des conditions matérielles dans lesquelles s'effectue aujourd'hui le transit par le canal. M. Charles de Lesseps, vice-président du Conseil d'administration, s'est, en conséquence, rendu à Constantinople et a remis à Safvet Pacha le mémoire dont vous trouverez ci-joint copie. Ce document a dû être communiqué par la Porte aux Puissances qui ont pris part à la conférence de l'année dernière.

D'après les informations qui me sont adressées par M. le Comte de Vogüé, le Gouvernement ottoman a fait à ces ouvertures un accueil favorable et serait disposé, s'il pouvait compter sur l'assentiment

des autres Puissances, à s'entendre avec la Compagnie pour arrêter les bases d'une décision équitable. Il est difficile de méconnaître la réalité des besoins auxquels cette décision serait destinée à pourvoir : je me plais donc à penser que, dans son esprit de justice, le Gouvernement...... n'hésitera pas à appuyer avec nous les demandes de la Compagnie du canal pour l'objet déterminé auquel elles se rapportent. Il n'est point question, vous pourrez au besoin le faire remarquer, de discuter les conditions qui ont été imposées à la Compagnie d'après les conclusions de la Commission de Constantinople, ni de réagir contre les résolutions prises à cette époque par la Porte ottomane; il s'agit uniquement d'accroître les ressources de l'entreprise en vue du développement à lui donner dans l'intérêt du commerce maritime : or, l'insuffisance de ces ressources ne saurait être contestée, du moment où l'application de l'échelle décroissante doit nécessairement empêcher pendant longtemps que les recettes ne dépassent le chiffre strictement nécessaire pour l'entretien du canal et pour une rémunération modeste du capital engagé.

L'affectation d'une partie des recettes actuelles aux travaux urgents signalés dans le mémoire de M. de Lesseps serait, d'ailleurs, d'autant plus difficile à exiger, que les conditions premières du transit ont été sensiblement modifiées par un ensemble de circonstances qui ne pouvaient être prévues au moment de la concession, telles que la création, pour l'exploitation de la nouvelle voie ouverte à la navigation européenne, d'une flotte commerciale mue par la vapeur et composée de bâtiments à dimensions jusqu'alors inconnues.

Quant aux moyens proposés par la Compagnie pour faire face à ces dépenses extraordinaires, ils consisteraient, comme vous le verrez, soit dans l'établissement d'une taxe de stationnement ou autre, d'un franc par tonneau, soit dans une prolongation de la période décroissante du tarif. J'inclinerais, en ce qui me concerne, vers ce dernier moyen, sans vouloir toutefois insister pour son adoption.

Je vous prie, Monsieur, de faire connaître au Ministre des Affaires étrangères de ..... le sentiment du Gouvernement français sur l'objet et le véritable caractère des négociations actuellement en-

gagées entre le vice-président de la Compagnie de Suez et la Porte ottomane. J'ai autorisé notre Ambassadeur à prêter son appui aux démarches de M. Charles de Lesseps, en se concertant avec ses collègues étrangers, et j'apprendrais avec satisfaction que des instructions analogues fussent envoyées au représentant de . . . . . . à Constantinople.

Agréez, etc.

Signé : DECAZES.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Constantinople au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Thérapia, le 23 juin 1875.

Monsieur le Duc, M. de Vogüé vous a informé que Safvet Pacha avait écrit au Khédive pour lui demander son avis sur le nouveau projet de la Compagnie. Depuis lors, le Grand Vizir a déclaré à M. Charles de Lesseps que, bien que la réponse du Khédive fût favorable, il y avait lieu, aux termes mêmes de cette réponse, d'examiner avec le plus grand soin les propositions de la Compagnie; que cet examen serait fait bien plus complétement en Égypte qu'à Constantinople, et qu'on s'entendrait en ce sens avec le Khédive, lors de son prochain voyage dans la capitale de l'Empire.

Dans ces circonstances, le délégué de la Compagnie de l'isthme croit, pour le moment du moins, sa présence inutile à Constantinople. Il va donc retourner à Paris pour assister à l'assemblée générale des actionnaires et rendre compte de sa mission à ses commettants.

Veuillez agréer, etc.

Signé : BOURGOING.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
au Ministre d'Italie à Paris.

Versailles, le 3 juillet 1875.

Monsieur le Chevalier, vous avez bien voulu porter à ma connaissance, en me communiquant une dépêche que vous aviez reçue de M. Visconti-Venosta, le résultat de l'examen auquel a donné lieu, de la part de votre Gouvernement, le mémoire présenté à la Porte ottomane par le vice-président de la Compagnie de Suez à l'appui de sa proposition de modifier, en vue de travaux urgents et extraordinaires, le régime fiscal actuellement applicable aux navires qui transitent à travers le canal. Vous m'avez, en même temps, informé que M. le Ministre des Affaires étrangères d'Italie désirait connaître l'opinion du Gouvernement français sur cette proposition.

Il a été satisfait par avance, Monsieur le Chevalier, au désir de M. Visconti-Venosta; car, au moment où vous m'avez donné lecture de sa dépêche, j'avais déjà chargé M. le Ministre de France à Rome de lui exposer les vues du Gouvernement français au sujet des questions soulevées par la demande de la Compagnie. M. le marquis de Noailles a dû, en conséquence, faire connaître au Gouvernement italien que nous étions, en principe, favorables à cette demande, et que, sans vouloir en aucune manière engager la Porte à revenir sur ses résolutions de l'année dernière, nous jugions, cependant, qu'il était de l'intérêt commun des Puissances de se joindre à nous pour faire obtenir à la Compagnie un supplément de ressources à défaut duquel elle ne pourrait pas assurer au commerce maritime les conditions de célérité et de sécurité nécessaires.

Telles étant les dispositions du Gouvernement français, je n'ai pu apprendre qu'avec regret que M. le Ministre des Affaires étrangères d'Italie ne considérait pas la demande de la Compagnie de Suez comme suffisamment justifiée. Je désirerais, Monsieur le Chevalier, que les explications que je vais avoir l'honneur de vous donner sur les principaux points auxquels se rapportent les objections indiquées

par M. Visconti-Venosta eussent pour effet de l'amener à apprécier comme moi les ressources et les besoins de la Compagnie.

La dépêche dont vous m'avez donné communication relève tout d'abord une erreur qu'aurait commise M. Ch. de Lesseps en évaluant à 1,600,000 tonneaux le mouvement du transit en 1874, tandis que, d'après les renseignements recueillis par le vice-consul d'Italie à Suez, le mouvement se serait élevé à 2,423,672 tonneaux. Pour répondre à cette objection, il me suffira de faire observer que ce dernier chiffre, qui a été textuellement emprunté aux publications périodiques de la Compagnie, représente le *gross tonnage* que l'Administration du canal a cessé, depuis plus d'un an, sur l'ordre formel de la Porte, de prendre pour base de ses perceptions; quant au chiffre de 1,600,000 tonneaux et, plus exactement, de 1,635,111 tonneaux pour 1,264 navires, il représente le tonnage net d'après lequel la Compagnie se trouve aujourd'hui obligée de percevoir les taxes de transit.

Suivant un autre passage de la même dépêche, la somme de 2 millions de francs qui figure, dans le mémoire de M. Ch. de Lesseps, au nombre des dépenses annuelles obligatoires, et qui servirait à payer les intérêts, avec amortissement, des titres concédés aux actionnaires en compensation de la période improductive de juillet 1870 à juillet 1874, aurait dû être affectée à l'entretien et à l'amélioration du canal. Je me suis demandé, Monsieur le Chevalier, si cette observation ne proviendrait pas de quelque méprise sur la nature des dispositions adoptées par la Compagnie pour le payement de l'arriéré d'intérêt dû aux actionnaires. En réalité, la Compagnie n'a fait autre chose que convertir une dette échue en une dette payable à longs termes et par annuités : il était dû à chaque actionnaire 85 francs d'intérêts arriérés, en tout 34 millions, au payement desquels elle se voyait obligée d'affecter, pendant une longue période de temps, la totalité des revenus nets de l'exploitation; grâce à la combinaison qu'elle a proposée aux actionnaires et que ceux-ci ont acceptée, elle éteint graduellement cette dette, qui n'a fait que changer de forme, en assumant une charge annuelle et temporaire de 2 millions, et elle recouvre ainsi la libre disposition du surplus des bénéfices pour l'ap-

pliquer à la rémunération du capital social au fur et à mesure des échéances semestrielles, ainsi qu'aux améliorations que nécessiterait le développement normal de l'entreprise.

Quant aux dépenses qu'entraînerait l'exécution des travaux extraordinaires et dont l'urgence est signalée, le chiffre de 40 millions, auquel les évalue le mémoire de M. Ch. de Lesseps, est naturellement sujet à vérification, sans toutefois qu'il doive en résulter une ingérence insolite dans les affaires de la Compagnie. Je n'hésite donc pas à admettre que la nature des travaux devra être bien déterminée, afin qu'il existe une exacte corrélation entre leur importance et les avantages à concéder. Pour le cas, d'ailleurs, où, au lieu de modifier le point de départ de la décroissance que doit subir à un moment donné le droit de transit actuel, on préférerait autoriser la Compagnie à percevoir une taxe supplémentaire, je m'associerais également à la seconde réserve énoncée par M. Visconti-Venosta et aux termes de laquelle le produit de cette surtaxe devrait être intégralement affecté à l'exécution des travaux projetés.

Je vous prierai, en terminant, Monsieur le Chevalier, de vouloir bien soumettre à votre Gouvernement une considération qui me paraît devoir dominer l'examen des questions soulevées par la demande de la Compagnie.

Le but de cette demande est de pouvoir exécuter dans un bref délai des travaux que la Compagnie, réduite à ses ressources actuelles, serait forcée d'échelonner à longs termes. Il s'agit, à Port-Saïd, d'assurer aux navires qui se pressent de plus en plus nombreux à l'entrée du canal un accès large et facile, que les moyens aujourd'hui employés pour empêcher l'ensablement du port ne suffisent pas toujours à leur procurer. Il s'agit, sur plusieurs points du canal, d'approprier cette grande voie de transit, par l'élargissement et, au besoin, la rectification de ses courbes, ainsi que par l'augmentation du nombre des garages, aux dimensions nouvelles que les armateurs font aujourd'hui donner à leurs bâtiments pour répondre aux exigences toujours croissantes du commerce de l'Europe avec l'extrême Orient : depuis un an, plusieurs navires de 125 à 128 mètres

de longueur figurent dans la flotte régulière du canal, et la lenteur relative avec laquelle s'opère leur trajet, les accidents auxquels ils sont plus particulièrement exposés, occasionnent parfois des retards dont les autres navires engagés dans le canal ont également à souffrir. Or, qui est le plus intéressé, de la Compagnie ou du commerce maritime, à voir cesser cet état de choses? Ce n'est évidemment pas la Compagnie, qui, devant subir pendant plusieurs années les effets de l'échelle décroissante établie par la Porte sur l'avis de la Commission de Constantinople, n'est appelée à bénéficier de l'augmentation du transit que dans un avenir éloigné, et qui même, si le mode de décroissance est maintenu sans changement, percevra à la fin de la troisième année des recettes inférieures à celles de la première année, tandis que, dans le cours de cette période sexennale, le mouvement du transit aura éprouvé une augmentation de près de 30 p. 0/0 à laquelle correspondra un certain accroissement des frais d'exploitation.

Agréez, etc.

Signé: DECAZES.

LE MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
à l'Ambassadeur d'Angleterre à Paris.

Versailles, le 5 juillet 1875.

Monsieur l'Ambassadeur, Votre Excellence m'a fait l'honneur de me remettre copie d'une dépêche du principal Secrétaire d'État de la Reine pour les affaires étrangères, dans laquelle se trouve exposée l'opinion du Gouvernement anglais sur les propositions adressées à la Porte ottomane par le vice-président de la Compagnie de Suez.

La lecture attentive de cette dépêche m'a suggéré quelques observations que je crois devoir communiquer à Votre Excellence, avec l'espoir qu'elles pourront n'être pas sans influence sur les décisions définitives du Gouvernement de Sa Majesté Britannique.

Lord Derby exprime d'abord l'opinion que les propositions de la Compagnie impliqueraient certaines modifications de son contrat pri-

mitif avec le Gouvernement égyptien, et que, dès lors, il conviendrait, avant tout, de s'assurer de l'adhésion du Khédive à ces changements.

Il ne m'avait pas semblé l'Ambassadeur, Monsieur, que la concession de l'une ou de l'autre des facilités demandées à la Porte pour pouvoir exécuter sans retard des travaux urgents et extraordinaires dût porter atteinte aux dispositions stipulées dans l'origine entre le Vice-Roi et M. de Lesseps; le nouvel examen auquel je viens de me livrer à ce sujet a confirmé mon impression première. Sans doute, l'intervention du Khédive ne saurait être écartée; mais, ainsi que Votre Excellence voudra bien le remarquer, le droit d'établir certaines taxes accessoires a été expressément reconnu à la Compagnie par son acte de concession; c'est le Gouvernement ottoman qui, plus tard, d'après l'avis de la Commission de Constantinople, en a subordonné l'exercice à l'assentiment qu'il s'est réservé de donner après entente avec les Puissances intéressées; c'était donc à lui, ce me semble, que la Compagnie devait s'adresser aujourd'hui pour obtenir l'autorisation de percevoir une taxe de stationnement ou autre d'un franc par tonneau. L'autre mesure sollicitée, à défaut de celle-là, par M. Charles de Lesseps consisterait à éloigner le point de départ et, au besoin, à modifier l'échelle de la décroissance que doit subir, à un moment donné, la surtaxe de 3 francs par tonneau dont la Porte a admis la perception temporaire : or, toutes les dispositions relatives à cette décroissance sont l'œuvre de la Commission de Constantinople, et la décision souveraine qui les a rendues obligatoires pour la Compagnie peut être modifiée sans qu'il soit nécessaire de rien changer aux contrats primitifs. Bien que, du reste, le Khédive se fût abstenu d'intervenir, en 1873, dans la solution des questions alors soumises à l'examen des délégués des Puissances intéressées, la Porte ne s'en est pas moins empressée de lui communiquer les demandes de M. Charles de Lesseps : je viens d'apprendre qu'il s'y est montré favorable en principe et qu'il se réserve seulemeut de les examiner avec soin au point de vue de la nécessité et de l'importance des travaux projetés.

D'un autre côté, le principal Secrétaire d'État de la Reine signale, comme contraire aux prescriptions du Gouvernement ottoman, le me-

surage auquel l'Administration du canal soumettrait les navires dans le but de vérifier le tonnage inscrit sur leurs papiers de bord. En outre, le caractère conditionnel de l'offre qu'aurait faite la Compagnie, pour le cas où ses demandes seraient accueillies, de cesser ce mesurage, en même temps que d'abandonner ses réclamations périodiques contre la réduction qu'ont éprouvée ses recettes par suite de l'application du tarif actuel, paraît à Lord Derby peu compatible avec le respect dû aux décisions du Gouvernement ottoman, et cette considération porterait le Cabinet de Londres à différer, jusqu'à ce que la Compagnie se fût complétement soumise à l'autorité de la Porte, l'examen de propositions qui se recommandent, d'ailleurs, par leur objet, à sa bienveillante attention.

Si ces propositions m'eussent paru s'écarter de la déférence à laquelle la Compagnie est tenue envers le Gouvernement ottoman, je n'aurais pas hésité, Monsieur l'Ambassadeur, à m'abstenir moi-même de toute intervention; mais les explications que je vais avoir l'honneur de donner à Votre Excellence amèneront, je l'espère, le principal Secrétaire d'État de la Reine à reconnaître avec moi que l'attitude de la Compagnie a été ce qu'elle devait être en cette circonstance.

En ce qui concerne le mesurage auquel ont été assujettis les navires au début de l'application du nouveau tarif, je prierai tout d'abord Votre Excellence de remarquer que M. l'Ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, bien qu'ayant appuyé auprès de la Porte les réclamations de ses nationaux contre ce mode de procéder, n'a pas fait difficulté d'admettre, d'après ce que m'écrivait dernièrement M. le comte de Vogüé, que la question pourrait être réglée en même temps que les différents points auxquels se rapportent les demandes de M. Ch. de Lesseps. La manière d'agir de la Compagnie ne paraissait donc pas à Sir H. Elliot de nature à motiver les observations dont elle est aujourd'hui l'objet de la part de Lord Derby. Quoi qu'il en soit, on ne saurait, à mon avis, contester, en principe, à l'Administration du canal le droit de vérifier par elle-même les indications de tonnage dont elle croit être fondée à se défier : peut-être a-t-elle trop fréquemment usé de cette faculté à l'époque où les bâtiments n'étaient pas encore por-

teurs de certificats constatant leur capacité utile évaluée d'après la méthode danubienne; mais aujourd'hui, si je suis bien informé, elle ne procède au mesurage que très-rarement et dans les seuls cas où il existe de fortes présomptions d'inexactitude. J'ajouterai que le commerce maritime du Royaume-Uni est intéressé, au point de vue de l'égalité des conditions de concurrence, à ce que les bâtiments appartenant à des pays où l'on apporte aux opérations de jauge un soin moins scrupuleux qu'en Angleterre ne tirent pas avantage des dissimulations de tonnage que facilitent trop souvent leurs papiers de bord.

Quant aux protestations de la Compagnie contre l'application du nouveau tarif, elles n'excluent pas, en fait, sa soumission aux ordres de la Porte, et, tout en les considérant comme inefficaces et intempestives, je ne saurais y voir un motif suffisant d'ajourner l'examen de demandes qui intéressent essentiellement le commerce maritime. Il me paraît difficile, en effet, de ne pas admettre que la question d'interprétation du firman de concession est restée entière en ce qui concerne la Compagnie, et que celle-ci, n'ayant pris aucune part à la transaction d'où est sorti le tarif actuel, ne s'est pas trouvée liée de plein droit par l'adhésion du Gouvernement français aux bases de cet arrangement. Si, aujourd'hui, pour reconnaître les concessions nouvelles qui lui seraient faites, elle adhérait formellement, à son tour, à la transaction intervenue à Constantinople au mois de décembre 1873, ce résultat n'aurait, ce me semble, rien qui pût froisser la susceptibilité de la Porte ni celle des autres Puissances intéressées.

Quoi qu'il en soit, il serait à mon avis très-regrettable, Monsieur l'Ambassadeur, que des difficultés de forme fissent ajourner indéfiniment la négociation dont M. Charles de Lesseps a pris l'initiative. Ce n'est pas la Compagnie de Suez, Votre Excellence ne peut manquer de le reconnaître, qui est le plus intéressée au succès de cette négociation : ses recettes, dès que le mouvement de transit se sera élevé à 2,100,000 tonneaux par an, subiront un temps d'arrêt qui pourra se prolonger plusieurs années; et, comme au bout de la sixième période annuelle elles seraient même moindres qu'à la fin de la première, la Compagnie, si elle ne consultait que son intérêt immédiat,

pourrait souhaiter que le chiffre de 2,100,000 tonneaux restât stationnaire, un accroissement de transit de 8 p. 0/0 devant avoir pour unique résultat d'augmenter les frais d'exploitation. Est-on dès lors fondé à espérer que, dans le but de rendre la traversée du canal plus sûre et plus prompte à la fois, elle s'imposera d'onéreux sacrifices dont elle ne recueillerait le fruit qu'à une époque sans doute très-éloignée et qui auraient pour effet immédiat d'aggraver sa situation financière? Le commerce maritime, au contraire, a tout intérêt à ce que les travaux projetés s'exécutent à bref délai. Il importe, en effet, d'assurer à Port-Saïd, où les moyens employés jusqu'ici pour combattre l'ensablement du port seront bientôt peut-être insuffisants, un accès large et facile aux nombreux navires qui abordent ou quittent le canal. Il n'est pas moins urgent d'approprier sur plusieurs points cette grande voie de transit, en élargissant ses courbes, en les rectifiant au besoin et en augmentant le nombre des garages, aux dimensions nouvelles que les armateurs font donner à leurs bâtiments pour répondre aux exigences toujours croissantes du commerce de l'Europe avec l'extrême Orient : depuis un an, plusieurs navires de 125 à 128 mètres de longueur figurent dans la flotte régulière du canal, et la lenteur relative de leur trajet, les accidents auxquels ils sont plus particulièrement exposés, occasionnent parfois des retards dont les autres bâtiments engagés à leur suite ont également à souffrir. J'ajouterai qu'au point de vue même des charges pécuniaires que lui impose la traversée du canal, le commerce maritime retirerait des avantages réels de l'adoption des propositions faites par la Compagnie : sans doute il aurait à supporter passagèrement un surcroît de dépenses; mais le prompt accomplissement des améliorations que réclame le canal devant avoir pour effet de développer le mouvement de transit et d'accélérer ainsi l'époque où la surtaxe de 3 francs aura complétement disparu, il ne tarderait pas à trouver dans ce dégrèvement définitif un ample dédommagement de ses sacrifices momentanés.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Decazes.

L'Ambassadeur de France à Constantinople
au Ministre des Affaires étrangères.

(Extrait.)

Thérapia, le 7 juillet 1875.

Monsieur le Duc, j'ai eu l'honneur de vous faire connaître les réserves et les atermoiements que le Gouvernement ottoman avait opposés au représentant de la Compagnie de Suez. Le Conseil d'administration de la Compagnie, instruit de cette attitude de la Porte, a donné ordre à M. Charles de Lesseps de quitter Constantinople.

Veuillez agréer, etc.

Signé : Bourgoing.

Le Ministre des Affaires étrangères
à l'Ambassadeur de France à Constantinople.

Versailles, le 31 août 1875.

Monsieur le Comte, vous m'avez fait l'honneur de m'informer qu'en présence des difficultés que lui paraissait rencontrer la négociation entreprise à Constantinople par son délégué, le Conseil d'administration de la Compagnie de Suez s'était décidé à rappeler M. Charles de Lesseps.

Je savais déjà, Monsieur le Comte, que les Gouvernements intéressés n'avaient pas reçu communication officielle des propositions de la Compagnie. Plusieurs d'entre eux, en effet, avaient répondu aux agents de mon Département, qui, d'après mes instructions, recommandaient ces propositions à leur bienveillant examen, qu'ils réserveraient leur décision tant que la Porte n'aurait pas pris l'initiative de cette négociation.

En conséquence de votre dépêche du 7 juillet, j'ai cru devoir suspendre toute démarche et inviter nos agents diplomatiques à considérer la solution de la question comme provisoirement ajournée. Ce

résultat me paraît regrettable, surtout pour le commerce maritime, qui avait un intérêt beaucoup plus immédiat que la Compagnie à ce que les propositions de celle-ci fussent acceptées par le Gouvernement ottoman.

Les dispositions manifestées à cette occasion par les Puissances ont été, d'ailleurs, généralement favorables. Les Cabinets de Berlin et de Vienne ont adhéré en principe à la combinaison proposée, en émettant l'avis qu'il y aurait lieu de faire régler, le cas échéant, les questions de détail par une commission internationale; le Gouvernement austro-hongrois a demandé, en outre, que la Compagnie fût appelée à donner, en temps et lieu, des explications sur les travaux projetés ainsi que sur l'affectation à ces travaux du produit intégral de la surtaxe qu'elle serait autorisée à percevoir. Le Gouvernement italien a formulé la même demande, à laquelle nous nous sommes montrés disposés à nous associer, sous la réserve, toutefois, qu'il n'en résulterait aucune ingérence insolite des Puissances dans les affaires ni dans la gestion administrative de la Compagnie. Les Cabinets de Madrid et d'Athènes ont accentué plus encore que ceux de Berlin et de Vienne l'expression de leur bon vouloir. Quant à la Russie, ses vues, comme précédemment, s'accordent en tout avec les nôtres. Le Cabinet de la Haye s'est borné à donner l'assurance qu'il consentirait à l'éloignement de la période de décroissance du tarif, si la Porte proposait de modifier les résolutions prises à la suite des travaux de la Commission de Constantinople. Enfin, le Gouvernement anglais a émis l'avis que l'examen des propositions de la Compagnie devait être différé jusqu'à ce qu'elle se fût complétement soumise à l'autorité de la Porte en cessant de protester contre l'application du nouveau tarif. J'ai l'honneur de vous envoyer, à titre d'information, copie d'une dépêche que j'ai écrite à Lord Lyons le 5 juillet dernier, et dans laquelle j'ai cherché à faire revenir le Cabinet de Londres sur cette opinion, ainsi qu'à écarter quelques autres objections présentées par le principal Secrétaire d'État de Sa Majesté Britannique.

Agréez, etc.

Signé : DECAZES.

Le Chargé d'affaires français à Londres
au Ministre des Affaires étrangères.

Londres, le 20 novembre 1875.

Monsieur le Duc, suivant les instructions que j'avais reçues de Votre Excellence, j'ai profité de l'entretien que j'avais ce matin avec Lord Derby pour passer des difficultés financières de la Turquie à celles de l'Égypte. Le principal Secrétaire d'État m'a dit que le Khédive cherchait à hypothéquer ses actions du canal de Suez à la Banque anglo-égyptienne. Je lui ai alors demandé s'il n'était pas aussi question de la vente de ces actions à la Société générale. « Je ne vous cache pas, « m'a-t-il répondu, que j'y verrais de sérieux inconvénients. Vous « savez quelle est mon opinion sur la Compagnie française : elle a « couru les risques de l'entreprise; tout l'honneur lui en revient, et je « ne désire contester aucun de ses titres à la reconnaissance de tous. « Mais reconnaissez que nous sommes les plus intéressés dans le canal, « puisque nous en usons plus que tous les autres pavillons réunis; le « maintien de ce passage est devenu pour nous une question capitale; « je verrais donc avec grande satisfaction venir le moment où il sera « possible de largement désintéresser les actionnaires et de remplacer « la Compagnie par une sorte d'administration ou de syndicat où toutes « les puissances maritimes seraient représentées. En tout cas, nous « ferons notre possible pour ne pas laisser monopoliser dans des mains « étrangères une affaire dont dépendent nos premiers intérêts. La ga- « rantie résultant du contrôle de la Porte n'est plus suffisante aujour- « d'hui; si nous perdions celle que nous offre encore la participation « du Khédive, nous serions absolument à la merci de M. de Lesseps, « auquel je rends d'ailleurs toute justice. La Compagnie et les action- « naires français possèdent déjà 110 millions sur les 200 que repré- « sente le capital des actions; c'est assez. »

Après quelques mots au sujet de la Compagnie du canal de Suez, je revins à l'emprunt hypothécaire dont Lord Derby m'avait parlé. Il

m'a répondu qu'il désirait que le Khédive n'hypothéquât pas ses titres, mais qu'à tout prendre l'hypothèque n'était pas l'aliénation des titres et qu'on pouvait toujours les recouvrer. Il a insisté, en finissant, sur le mauvais effet que produirait, dans les circonstances actuelles, la vente des titres à une compagnie française, et, en même temps, sur son désir d'éviter le réveil d'anciennes rivalités qu'un fait de ce genre ne manquerait pas de provoquer.

Veuillez agréer, etc.

Signé : GAVARD.

L'AMBASSADEUR DE FRANCE à Londres
au Ministre des Affaires étrangères.

(EXTRAIT.)

Londres, le 27 novembre 1875.

Monsieur le Duc, je viens de chez le Comte Derby, à qui j'ai exprimé le désir que j'éprouvais de savoir de sa bouche ce qui avait décidé l'Angleterre à acquérir du Khédive les actions de la Compagnie de Suez.

Voici à peu près ce que m'a répondu Lord Derby :

« Ce n'est qu'au commencement de la semaine que nous avons su « l'intention et le besoin du Khédive de vendre ses actions. Mon désir, « et je l'ai exprimé, était qu'il les gardât; mais, d'une part, il avait un « besoin urgent de se procurer des ressources pour des rembourse- « ments qui n'admettaient pas de retard, et, d'autre part, nous avons « su qu'il y avait des négociations suivies entre la Société générale et « le Gouvernement égyptien pour l'acquisition des mêmes actions. Il « fallait donc laisser passer ces valeurs en d'autres mains, ou les « acheter nous-mêmes. Je puis vous assurer que nous avons agi avec « l'intention uniquement d'empêcher une plus grande prépondérance « d'influence étrangère dans une affaire si importante pour nous. Nous

